car

HAZİRAN
2 0 1 8
SAYI 120

HAFİF VE HIZLI CANAVARLAR
Audi R8, Mc Laren 570S'i yakalayacak mı?

PORSCHE 70 YAŞINDA

Başrolde muhteşem 356, hızlı 917 ve vahşi yeni GT3 RS'in olduğu bir kutlama

+ En nadir Porsche'leri listeledik: 70 otomobil, bir kazanan...

356
Porsche dehasının vazgeçilmez geni



917
380 km/s hızda Le Mans canavarının içinde





GT3 RS
Kahraman 911 ile tam gaz

İLK SÜRÜŞLER

Audi A6
DS7 Crossback
Ford Fiesta ST
Hyundai Kona
Land Rover Defender
Skoda Karoq
Volvo XC40



CASIO

SCUDERIA

Toro Rosso

LIMITED EDITION





EQB-900TR-2A

EDIFICE

Speed and Intelligence

•Mobile link functions (Automatic time adjustment / World time for about 300 cities / Stopwatch data transfer / Easy watch settings / Phone finder)
•Dual time •Alarm •Tough solar (solar powered) •100m water resistance

ERSASAAT

444 ER SA (37 72) • www.ersasaat.com.tr
casiosaat casiosaatturkiye

EDİTÖRDEN.

Sol Şerit

NankörMania!

Hayatım boyunca bu yaşıma kadar yediğim kazıklar ve nankörlüklerden İstanbul'dan Van'a 4 şeritli yol olur dersem, yanlış olmaz...

Yapılan iyiliklerden, verilen destekler ve yardımlardan daha çabuk unutulan bir şey yoktur. İşte bu Haziran sayımızda, bu tür insanlara atıfta bulunarak, kısa ve hepimizin ders çıkaracağı bir hikayeyi paylaşmak isterim...

Günün birinde bir kurdu avcılar fena halde sıkıştırır. Kurt ormanda oraya buraya kaçar, ancak peşindeki avcıları bir türlü ekemez. Canını kurtarmak için deli gibi koşarken bir köylüye rastlar. Köylü elinde yabasıyla tarlasına girmektedir. Kurt adamın önüne çöker ve yalvarmaya başlar:

"Ey insan ne olur yardım et bana, peşimdeki avcılardan kaçacak nefesim kalmadı, eğer sen yardım etmezsen biraz sonra yakalayıp öldürecekler."

Köylü bir an düşündükten sonra yanındaki boş çuvalı açar, kurda içine girmesini söyler. Çuvalın ağzını bağlar, sırtına vurur ve yürümeye devam eder. Birkaç dakika sonra da avcılara rastlar. Avcılar, köylüye bu civarda bir kurt görüp görmediğini sorarlar. Köylü "Görmedim" der ve avcılar uzaklaşır. Avcıların iyice uzaklaştığından emin olduktan sonra köylü sırtındaki torbayı indirir, ağzını açar, kurdu dışarı salar.

"Çok teşekkür ederim" der kurt, "Bana büyük bir iyilik yaptın". "Önemli değil" der köylü ve tarlasına gitmek üzere yürümeye başlar. "Bir dakika" diye seslenir kurt: Çok uzun zamandır bu avcılardan kaçıyorum, çok bitkin düştüm, açım, kuvvetimi toplamam için bir şeyler yemem lazım ve burada senden başka yiyecek bir şey yok."

Köylü şaşırır: "Olur mu, ben senin hayatını kurtardım". "Yapılan iyiliklerden, verilen hizmetlerden daha çabuk unutulan bir şey yoktur" der kurt. "Ben de kendi çıkarım için senin iyiliğini unutmak ve seni yemek zorundayım."

Bir süre tartıştıktan sonra, ormanda karşılarına çıkacak olan ilk üç kişiye bu konuyu sormaya ve ona göre davranmaya karar verirler.

Karşılarına önce yaşlı bir kısrak çıkar. "Ne vefası" der kısrak, "Ben sahibime yıllarca hizmet ettim, arabasını çektim, taylar doğurdum, gezdirdim. Ve yaşlanıp bir işe yaramadığımda beni böylece kapıya koydu... " Bir sıfır öne geçen kurt sevinirken bir köpeğe rastlarlar. "Ben hizmetin değerini bilen bir efendi görmedim" der köpek, "Yıllardır sadakatle hizmet ederim sahibime, koyunlarını korurum, yabancılara saldırırım ama o beni her gün tekmeler, sopayla vurur..."

Kurt köylüye döner, "İşte gördün" der. Köylü de son bir çabayla "Ama üç diye konuşmuştuk, birine daha soralım, sonra beni ye." diye cevap verir. Bu kez karşılarına bir tilki çıkar. Başlarından geçenleri, tartışmalarını anlatırlar. Tilki hep nefret ettiği kurda bir oyun oynayacağı için keyiflenir.

"Her şeyi anladım da" der tilki "Bu küçücük torbaya sen nasıl sığdın?" Kurt bir şeyler söyler, tilki inanmamış gibi yapar: "Gözümle görmeden inanmam..." İşin sonuna geldiğini düşünen kurt torbaya girer girmez, tilki köylüye işaret eder ve köylü torbanın ağzını sıkıca bağlar. Köylü eline bir taş alır ve "Beni yemeye kalktın ha nankör yaratık" diyerek torbanın içindeki kurdu bir süre pataklar. Sonra tilkiye döner: "Sana minnettarım beni bu kurttan kurtardın" der.

Tilki de "Benim için bir zevkti" diye cevap verir. O an köylünün gözü tilkinin parlak kürküne takılır, bu kürkü satarsa alacağı parayı düşünür ve hiç beklemeden elindeki taşı kafasına vurup tilkiyi öldürür. Sonra da torbanın içindeki kurdu ayağıyla dürter:

"Haklıymışsın kurt, yapılan iyilikten daha çabuk unutulan bir şey yokmuş" der.

Car Türkiye Ailesi olarak, şimdiden herkese şeker gibi tatlı ve güzel bir bayram dileriz. Tatile otomobille çıkacaklara, dikkatli ve güvenli araç kullanmalarını tavsiye ederiz. Hızlı kullanmayın ve trafik kurallarına uyun.

Yaz sayımızda görüşmek üzere...
Sevgiyle kalın,



MAHMUT HAYIRLIOĞLU

 mahmuthayirlioglu

 @mahmuthayirli


@cardergisi

car
BU ÜLKELERDE BULABİLİRSİNİZ

 BRAZIL
 CHINA
 INDIA
 ITALY
 KOREA
 MALAYSIA
 SOUTH AFRICA
 SPAIN
 THAILAND
 TURKEY

car

HAZİRAN 2018













Cenap Şehabettin Sk. No:47/1 Koşuyolu - İstanbul / Türkiye
Tel: +90 216 325 39 19 pbx
Faks: +90 216 325 37 47

İMTİYAZ SAHİBİ
MH Medya Reklamcılık Ltd. Şti. adına
Melisa Hayırlıoğlu
melisa@medyalink.com.tr

GENEL MÜDÜR
Elif Eren Övdür
elif@medyalink.com.tr

GENEL YAYIN YÖNETMENİ
Mahmut Hayırlıoğlu
mahmut@medyalink.com.tr

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Ahmet Said Özen
ahmet@medyalink.com.tr

HABER MÜDÜRÜ (SORUMLU)
Yasemin Neslihan Kirpikli
neslihan@medyalink.com.tr

GÖRSEL YÖNETMEN
Rıfat Kurt

YAZI İŞLERİ
Hazal Hayırlıoğlu, Suat Çalış

KATKIDA BULUNANLAR
Fatih Yurdatapan, Yasin İnce, Tolgahan Karakaya, Berent Yaşar Göksu

REKLAM
Elif Eren Övdür
elif@medyalink.com.tr

Reklam Direktörü **Sinem Doğru**
sinem@medyalink.com.tr

Reklam Direktörü **Sibel Elvan**
sibel@medyalink.com.tr

Rezervasyon
Filiz Mutlu
filiz@medyalink.com.tr

Tel: +90 216 325 39 19
Faks: +90 216 325 37 47

Basıldığı Yer: **Ege Basım**
Esatpasa Mahallesi, Ziya Paşa Caddesi, 34704 Ataşehir/İstanbul
T: +90 216 470 44 70
F: +90 216 472 84 05

Baskı Tarihi: 27 Mayıs 2018
Yayın Türü: Yerel, süreli, aylık
Dili: Türkçe
Konusu: Otomobil
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım A.Ş.



DÜNYADA CAR
İngiltere, Brezilya, Çin, Güney Afrika, Hindistan, İtalya, İspanya, Ortadoğu, Romanya, Rusya, Tayland, Ukrayna, Yeni Zelanda, Yunanistan

Rolls-Royce tabuları yıktı ve SUV dünyasına giriş yaptı

Cullinan, sadece bir başka büyük lüks bir SUV mu? Rolls-Royce ruhuna ihanet mi ediyor? Detaylar burada

KALLIKRATES VE IKTINOS, BAŞKA TARAFA BAKIN! Onlar, Rolls-Royce'un en dikkat çekici yanı olan ızgarasına ilham veren Partenon'un mimarları. Onların yöntemleri, binanın kusursuz oranlara sahip olması için harika bir buluştu. Bu sayede düz çizgiler bile hafif eğimle birlikte muhteşem görünmeye başladılar.

Tasarım direktörü Giles Taylor, hassasiyetle birlikte güzel tasarımlar ortaya koydu. Ayrıca bunu rafinelikle birleştirdi. Şimdiye kadar durum böyleydi. Peki bu araçta işler değişti mi?

Son Phantom'un tasarımcısı muhteşem Ian Cameron, buluştuğumuzda şöyle demişti: "Her şey harika ama bu araçtan istiyorsanız ciddi psikolojik problemleriniz olmalı." Yani her şey abartılı derecede yerli yerindeydi...

Yeni Rolls-Royce için aynı hassasiyet olmayabilir. Buna isim de dahil. Bu işlenmemiş elmas, 1905'te Güney Afrika maden alanında bulunmuştu. Belki de bu Rolls pazarlamacıları için duyarsızlık olarak bile nitelendirilebilir. 1905'te Güney Afrika hala Britanya'nın hakimiyetindeydi. Bu isim sömürge ve sömürgeciliği çağrıştırıyor. Zenci çocukları, köleliği de akla getiriyor.

Orijinal Cullinan elması gemiyle Londra'ya gönderildi, Amsterdam'da kesildi ve Kraliyet Mücevherleri'nin bir parçası oldu. Eğer tanrının para hakkında ne düşündüğünü öğrenmek istiyorsanız, onu verdiği insanlara bir bakın.

Ürün açısında da soru işaretleri var. İhtişam ve ağırbaşlılık Rolls-Royce'un önemli bir parçası. Şirket değerleri bunun üzerine kuruluyor.

Tüm bunlar marka genişlemesi açısından felsefi dehşetler. Elbette ticari sihri anlamak kolay. Eğer tutma kollarının önüne Ecstasy Ruhu logosu takılmış Bangkok tuk-tuku alacak birçok saf insan var. Ama marka genişlemesi sonunda yıkıcı olabilir: Pierre Cardin ismini kızartma tavalarına koymak için servet harcadı ama eş zamanlı olarak giyim işindeki prestijinden kaybetti. Peki Cullinan'ın Phantom'a etkisi ne olacak?

Tat olarak son acı eşikte diyebiliriz. Hiç kimsenin şöyle dediğini duydunuz mu? "Biliyor musun, daha kötüsü olmasını umardım." Bu açıdan yeni Rolls-Royce SUV zahmetsizce öne çıkıyor. Problem yüksek karlarla birlikte yeni ve toksik bir yöntem bulmak. Aracı kullanırken orta parmakla artistik bir hareket yapıp, "Çekil yolumdan, ben zenginim" demek ne kadar lezzetli olabilir.

Bunun en üzücü olan tarafi ise Rolls-Royce'un geleceği keşfetme opsiyonunu reddetmesi ve bunun yerine Porsche, Lamborghini, Bentley, Maserati, Alfa Romeo, Jaguar ve ardından gelecek Maybach, Aston Martin ve Ferrari'nin yolundan gitmesi. Ve orijinal ruhuna aykırı modeller üretmesi. Şu anda McLaren kendine bağlı kalmış görünüyor.

Cullinan için lüksün yeni tanımı diyorlar. Son söz Coco Chanel'den gelsin: "Lüks yoksulluğun karşıtı olarak düşünülür, aslında lüks bayağılığın karşıtıdır." Muhtemelen Chanel bu araçta lüks ile ilgili bir şey bulamazdı.



STEPHEN BAYLEY
Buradaki yazıyı kaleme alan CAR'ın eski köşe yazarı küratör ve yazarlık yapıyor. Konuları arasında politika, yemek, gezi ve mimari yer alıyor. Aynı zamanda CAR dergisinde otomotiv dünyasının öne gelen konularına yer veriyor.

YENİ ALANLARI KEŞFETMEK
Rolls-Royce, Cullinan'ın en büyük pazarının ABD olmasını bekliyor. Onu Çin ve Orta Doğu izleyecektir. Ayrıca Hindistan, Rusya ve İskandinavya gibi yeni pazarlara açılacak.



GELECEK AY: CAR DERGİSİ Cullinan'ın arkasındaki ekiple buluşuyor



FİYATI NE KADAR?
Teslimatlar yıl sonunda başlayacak. Fiyatlandırmanın Ghost ve Phantom arasında yer alması, dolayısıyla 275 bin sterlin civarında olması bekleniyor. Ama bu teslimat zamanın daha öncesine birkaç kişiselleştirilmiş araç Goodwood için fabrikadan yola çıkacak.

BENTAYGA'DAN DAHA BÜYÜK
5.34 metrelik Cullinan, Phantom'un standart aks aralıklı modelinden daha kısa ama Bentayga'dan 200 mm daha uzun. Dört tekerlekten yönlendirme, manevralar konusunda size yardımcı oluyor. Phantom'daki gibi 563 hp'lik 6.75 lt çift turbo V12 motor var.

HAVALI BİR KABİN
Ayrı ayrı katlanan arka koltuklar, Bavyera derisi kaplı. Ayrıca piknik masası çeşitli varyasyonlarda kullanılabiliyor. Geriye yatan uyku koltukları bir opsiyon. Ayrıca bagaj ve kabin alanını ayıran sabit bir cam da tercih edilebiliyor.





Lexus'un yeni sedanı: ES

Lexus GS modelinin yerine yeni ES'yi getirdi. Hibrit model, dikkat çekiyor.

LEXUS SESSIZ GS sedanın yerine bir başka modeli olan yeni ES modelini getirdi. Bu araç aslında ABD'de ve Rusya'da bilindik ama Batı Avrupa için yepyeni bir araç olarak karşımıza çıkıyor. ES, Toyota/Lexus'un GA-K platformunu kullanıyor. Bunu yeni RAV4 modelinde de görmüştük. Yani GS'nin arkadan itişli sürüşü, önden çekişli hale geliyor. Ayrıca LC coupe'den de adaptif süspansiyon özelliğini alıyor. İçeride hala Lexus'un geleneksel lüks materyalleri, dokunmatik touch-pad alanına sahip bilgi-eğlence sistemi ve dijital göstergeler var. F Sport versiyonu, 'Hadori' metalik bir kaplama kullanıyor ve bunun için Japon kılıç üreticilerinden ilham almışlar. Lexus'un 'Safety Sense +' yarı otonom sistem standart. Mark Levinson ses sistemi ise opsiyonel olarak sunuluyor.

Batı Avrupa için benzinli veya dizel motor mu istiyorsunuz? Bu biraz zor. Lexus da, Toyota gibi dizel motorları hayatından çıkarıyor. Turbo benzinli 200t motorları ise, Avrupa dışında daha farklı pazarlarda değerlendirecekler. Yani ES modeli için en mantıklı seçenek hibrit motorlu 300h olacak. 2.5 litrelik Atkinson çevrimi benzinli motor, elektrikli motorla kombine ediliyor. Böylece araç toplamda 218 hp güç üretiyor. Lexus, tüketimin 4.7 lt/100 km olduğunu belirtiyor. Satışlar önümüzdeki yıldan itibaren başlayacak.

Brabham, McLaren Senna rakibiyle geri döndü

Piste çıkmaya hazır hiper otomobiller rağbet görmeye başladı. Bunların sonuncusu ise, motorsporlarının efsane ismi Brabham'dan geldi

BELLİ BİR YAŞA sahip olanlar Brabham ismini iki şeyle hatırlarlar: Biri 60'ların hızlı ve soğukkanlı F1 pilotu Jack. O adam olmasaydı, üreticinin de böyle bir ismi olmayacaktı. Diğeri ise işte bu takım. Bu takımdan 70'lerde ve 80'lerin sonunda Gordon Murray'ın tasarımı yenilikçi F1 otomobilleri geldi. Ne yazık ki ikisi de, artık yoklar.
Ama şimdi Sir Jack'in oğlu ve birkaç kez Le Mans kazananı olan David Brabham, bu ismi geri getiriyor. Hem de 2018'in premium elektrikli araçlarının yanında bir başka trendi olan modelle: Ultra hafif, piste çıkmaya hazır kuvvetli hiper bir otomobil. Aerodinamik özellikleri de son derece gelişmiş olacak.
BT62, McLaren Senna GTR tarzına bir araç. Vergiler hariç 1 milyon sterlinlik fiyata sahip. 70 adetle sınırlı bir makine ve 5.4 litrelik turbosuz V8 motorla 700 HP üretebiliyor. Ayrıca kompozit yoğunluklu yapısıyla ağırlığı 927 kg. Bu yeni aracın mühendisliği de yarışlardan esinleniyor: Karbon frenler, entegre havalı krikolar, çift salıncaklı süspansiyonlar, Öhlins amortisörler, pnömatik sıralı şanzıman ve motorpsorları tarzı sürücü yardımcıları var.
İçeride de aynı hikaye devam ediyor. FIA onaylı karbon koltuklara geçtiğinizde, Brabham karbonfiber direksiyonu yerini takıyorsunuz. Ardından altı noktalı emniyet kemeri takıyor ve pedal bölümünü ayarlıyorsunuz. Tur rekoru kırmaya hazırsınız.
BT62 ile ilgili herhangi bir performans rakamı açıklanmadı ama 100 km/s hıza 2.8 saniyede ulaşan ve 340 km/s'ye erişen Senna gibi iddialı olacaktır. Senna 90 HP daha fazlasına sahip ama 200 kg daha ağır. 824 HP'den daha fazlasını üreten ve yakında gelecek Senna GTR ise, Brabham ile rakip olacak gibi görünüyor. Satışlar, Brabham Automotive'in internet sayfasında devam ediyor (brabhamautomotive.com). Müşteriler, aracı satın aldıktan Brabham'larıyla özel bir sürücü programına katılacaklar. Böylece yeni bebeklerini tam potansiyelinde kullanabilecekler.

AERO SİHRİ
Devasa arka kanat ve difüzör sıkı çalışıyor. 1200 kg'ye kadar yere basma gücü üretebiliyor.

UÇUŞA HAZIR
Brabham'ın geçmişi tamamen yarışlarla ilgili ve tabii kabini de. Retro tarzı veya süper akıcı şeyler burada yok

Yılların gelişimi

1960'LAR: MRD ORİJİNİ
Jack Brabham'ın Cooper'ın ortadan motorlu araçları geliştirmeye isteksiz olmasıyla işler gelişti. Üretici Brabham, MRD- Motor Racing Developments ismini buraya taşıyarak araçları geliştirdi.

1966: F1 İHTİŞAMI
Repco V8 kullanan Brabham, hafif, hızlı ve sağlam BT19 ile 1966 F1 Pilotlar Şampiyonluğu'nu kazandı.

1970'LER: BRABHAM (VEYA TAURANAC) OLMADAN BRABHAM
Brabham yarışmayı bıraktı. Yardımcı kurucu Ron Tauranac da gitti ve onun yerine Bernie Ecclestone geldi. O da Gordon Murray'ı şef tasarımcı yaptı. BT44 ve BT44B araçlarının iyi görünümü, Martini sponsorluğuyla daha da güzelleşmişti.

1978: BİR NUMARALI FAN
BT46B 'fan otomobili', yer etkisine sahip Lotus'u pistte yenmeyi başardı.

1980'LERİN BAŞI: YENİ MOTORLAR, DAHA FAZLA BAŞARI
Brabham, 1980 için Ford motoruna geçti ve 1981'de Nelson Piquet ile Pilotlar Şampiyonluğu'nu kazandı. İki yıl sonra BMW motorlu BT52 ile yine kazandı.

1980'LERİN SONU: KARGAŞA
Bernie'nin F1 tarafındaki işleri yoğunlaştı. Murray McLaren'e geçti. Brabham orta sıralara kaydı ardından kayboldu.



CAR mahkemesi: Karim Habib

'Bir markanın yeniden doğuşu'

Infiniti'nin yeni tasarım patronu **Karim Habib**, BMW'den ayrılıp neden Nissan'ın premium markasının yeniden yapılanmasına yardımcı olduğunu anlattı.

KARİM HABİB, Ocak 2017'de BMW'nin tasarım direktörü rolünün konforundan ayrılıp, Temmuz'da Nissan'ın yıllık bazda düşük performans gösteren premium markası Infiniti'ye geçince kaşlar çatılmıştı. 2016 yılında BMW Grubu'nda Habib ayrılmadan önce birçok üst düzey tasarımcı da ayrılmıştı. Acaba Lübnan doğumlu Kanada'da büyüyen tasarım yıldızı, aradığını Japonya yolunda mı bulmuştu? Tasarımları arasında 2007 Concept CS, 2015 M2 ve 2016 Vision Next 100 Concept'leri vardı ve artık yeni bir adım mı atması gerekiyordu?

Habib şu anda 48 yaşında. Bunlara yanıt vermeden önce kısa bir duraksama yaşıyor: "Can sıkan belli zamanlar oldu ama ben bir yetişkinim ve daha kötülerini gördüm. Gerçekten Infiniti'ye gelmeseydim, değişemezdim. Infiniti bana sahip olmadığım bir şey önerdi. Yeniden doğan bir markanın parçası olmak ve farklı tasarımlara imza atmak. Bu markanın potansiyelini ortaya koymak için çalışmak şimdiye kadar yaptığım en heyecan verici şey olabilirdi."

Marka 2019'da 30 yaşına girecek. Kesinlikle bir yeniden doğuşa ihtiyaç duyuyor. Bu yıllarda istediği atılımı gerçekleştiremedi ve genel olarak kalite ve satış başarısı anlamında premium oyuncu Lexus'un gerisinde kaldı. Infiniti 2017'de global olarak 246,492 adet satış elde etti ama çoğu ABD'deydi (168,740). Toyota'nın üst segment markası ise dünya çapında 668 bin 505 adede ulaştı. Infiniti'nin Avrupa'daki satış rakamları düşük kaldı (16,625), Çin'de ise 48 bin 408'e erişti. Marka hala kendi ülkesi Japonya'da yer almıyor.

CAR ANKETİ
Sadece 6 soru soracağız...

Bize ilk otomobilini anlat...
"Bir [Plymouth] Reliant. Babamdan bana kalmıştı. Bu araç bana Chrysler'ı hatırlatıyordu ve gerçekten güzeldi."

En çok gurur duyduğun başarın ne?
"Gurur duymalı mıyım bilmiyorum ama baba olmak benim için gerçekten önemli. Dört ve altı yaşlarında iki çocuğum var. Onları Japonya'da büyütmek bir macera, her şeyi keşfediyorlar. İş açısından BMW CS konsepti çok keyifliydi. Torino'da birkaç ay yaşadım. İtalyan geleneklerini öğrendim ve her akşam İtalya yemeği yedim."

Bir otomobille yaptığın en iyi şey ne?
"Eski bir Alfa ile yaz aylarında Alplerde sürüş yapmak. Münih'ten Tegernsee'ye geldik. Orada bir göl vardı. Çok keyifli bir gündü."

Kötü hissettiğin bir zamanı anlat...
"Kendi bünyemde önceki çalışanlarıma iş konusunda çok ısrarı davranmış olabilirim. Kendinize güvenmelisiniz, ama aynı zamanda yanılıyor olabileceğinizi de hesaba katmalısınız."

Süper otomobil mi, klasik otomobil mi?
"Klasik. Alfa Giulia Sprint'imi seviyorum."

Şirket sorusu: Infiniti 1989'da iki araç tanıttı. Biri Q45'ti. Diğeri neydi ve hangi aracı baz almıştı?
'J30 muydu?' [Hayır. M30'du. İki kapılı coupe Nissan Leopard'ı baz almıştı. J30, 1992'ye ait bir sedandı].

Burada ilginç bir detay var. Japon şirketler lüks markalarını önce deniz aşırı ülkelerde konumlandırmak istiyorlar. Toyota, Japonya'da Lexus'u tanıtmak için yıllar da bekledi; Honda ise ABD'deki büyük başarısına karşın Acura ismini Japonya'da zar zor kullandı. Habib, Infiniti'nin Japonya'da satışa sunulmasının gerekli olduğunu söylüyor. Henüz ciddi bir plan yok ve markanın nefes kesen bir modelle atak yapması gerektiğini de kabul ediyorlar. Bu, 2002 yılında FX'in sportif SUV coupe segmentini keşfetmesi gibi bir şey olmalı.

Habib bu konuda ısrarcı: "Hit bir model gerek ve bu QX50 olmalı." Bu, ben gelmeden önce Alfonso Albaisa [şu anda Nissan grubu tasarım şefi] tarafından yapıldı. Bence çok iyi bir paket."

İkinci jenerasyon orta ölçekli SUV'un satışları ABD'de başladı ama Avrupa'ya 2019'da gelecek. Infiniti'nin olgunlaşan tasarımını yansıtıyor ve markanın satışlarında artış görülüyor. 2017 satışları, 2016'ya göre yüzde 7 arttı.

Habib'in işi momentumu artırmak ve sonraki jenerasyonları yaratmak. "Laf kalabalığı yapmak istemiyorum" diyerek bazı tasarımcıların gereksiz sözlerle dolu demeçlerine gönderme yapıyor. "Oluşturacağımız formun tasarımına odaklandık. Ama önce ürünün müşteri deneyimindeki rolünü iyi anlamamız gerekiyor. Otomobillerle nasıl yaşadıklarına bakıyoruz."

Bu değişimin ilk ipuçları, Ocak 2018'de Detroit fuarında gösterilen Q Inspiration ile geldi. Ama Habib bir önceki Temmuz ayında katılmıştı. Bu yüzden konsept epey ilerlemişti ve sadece bazı detaylarda, grafiklerde ve kabinin yeniden adapte edilmesine söz sahibi olabildi.

Konsept tamamen deneyimi zenginleştirme ve Infiniti'nin iddiasını artırmak üzerine tasarlandı. Marka bu modelde daha fazla teknolojiye daha kolay ulaşılmasını sağlamak istiyor. Bunu da 2019 Detroit konseptinde sergileyecekler. Ayrıca otomobillerin sürüşünün daha iyi olması için de sürüş kapasitesi artırılacak. Habib, insanların araçları kullandıkları zaman "bunu nasıl yaptılar?" demelerini istiyor. Konsept marka konumlandırmasının yanında, üretim otomobilleri de önem taşıyacak. İlk Habib tasarımı etkileri 2020'de gelecek fakat görünüm, his ve fonksiyon anlamında birçok yaratıcılık ortaya koymaya hazırlanıyorlar. Infiniti bu adama sahip olduğu için şanslı. Onun tasarım çalışmaları, net bir kimlik kazandıracaktır. Ayrıca markanın ihtiyaç duyduğu çıkışı ve satışı getirecek.


4 Bağlantı
MODERN MAYBACH'LAR



Yeni olanı
Vision Ultimate Luxury konsepti (2018)
Eğer yemek yerken buna bakıyorsanız özür dileriz. Maybach'ın son konsepti, sedan ve SUV karışımı. Dört elektrik motoruna sahip, dört çeker ve sıfır emisyonlu. 320 km menzil sunuyor. Dört koltuklu kokpit, daha fazla özgürlük alanı sağlıyor.



Muhteşem olanı
6 Cabriolet konsepti (2017)
Estetik açıdan Maybach'ın diğer ucunda duran model. 2017 Pebble Beach konsept araç bölümünde şovu tamamen kendi üzerine çekmişti. Zaten sebebini anlamak kolay. 5.7 metre uzunluğunda (uzun şasi S-Sınıfı bile yanında bodur görünüyor). 750 HP üreten elektrikli motorları var. Ayrıca yatlardan esinlenen 360 derecelik açık hava bölümü sunuyor.



Safari tarzı olanı
G650 Landaulet (2017)
Soru, "G-Sınıfı'nın daha üzerine çıkılabilir mi?" şeklinde. Mercedes bunu kendi kendine yapabileceğini gösterdi. 'Landaulet' arkadaki yolcular için açılabilir bir tavana sahipti. 621 HP'lik V12 motoruna sahipti. Bundan sadece 99 adet üretildi.



Rap tarzı olanı
Exelero (2005)
Bir kereliğine limuzin şasisi üzerine yapılan araçta 5.9 litre V12 motor var. 690 HP üretiyor ve 350 km/s hıza erişebiliyor. Sıra dışı olma konusunda iddialı. O kadar ki Jay Z'nin Lost One klibinde oynama başarısını gösterdi.

SAATLER



Macera sever babalara özel

RANGEMAN, en zorlu koşullarda kullanılmak üzere tasarlanmış "Master of G" serisinin bir parçası olarak geliştirildi ve iki model olarak tasarlandı. RANGEMAN saatlerde "Survival Toughness" kavramını oluşturan Üçlü Sensör (atmosfer basıncı, yüksekliği ve sıcaklığı ölçümü) bulunuyor. Bu üçlü sensöre ek olarak yeni GPR-B1000, G-SHOCK saati için bir ilk olan GPS'li navigasyon özelliğine sahip. Yani saat, gerçek zamanlı olarak bir rotataki ya da bir hedefe giden mevcut konumu göstermek için, GPS uydularından konum verilerini toplayabiliyor. Ayrıca hafızada iz ve nokta verilerini (boylam / enlem, yükseklik ve sıcaklık dahil) kaydedebiliyor.

Bluetooth® kullanarak, G-SHOCK Connected uygulamasına bağlanmak için bir akıllı telefon ile eşleşen saat, kullanıcının rota oluşturmasına veya uygulamadaki günlük verilerini yönetmesine olanak sağlıyor. Hafızaya kaydedilen nokta verileri, bir 3D harita üzerinde veya bir zaman çizelgesi olarak görüntülenebiliyor. Saat ayrıca dünyanın herhangi bir yerinde doğru zamanı göstermek için zaman sunucularından veri alıyor.

GPR-B1000, çift wireless ve solar şarj sistemlerine sahip. Saatin GPS navigasyonu, saat 5 saat boyunca wireless ile şarj olduktan sonra yaklaşık 33 saate kadar kullanılabiliyor. Pil seviyesi, açık havada GPS için kullanılabilir bir seviyenin altına düşse bile, sınırlı bir süre için GPS işlevlerini yeniden başlatmak için solar şarj kullanılabiliyor. Zaman göstergesi ise, GPS işlevlerinin durumuna bakılmaksızın solar şarj kullanılarak her zaman açık.

Toza, çamura... her türlü koşula dayanıklı GPR-B1000, G-SHOCK'un hayatta kalma dayanıklılığı için tasarlanan en son teknolojisi olarak oldukça iddialı.

Babalarımızla en güzel zamanlar

Babalar günü için saat her zaman iyi bir hediye alternatifi olmuştur. Bu sayımızda farklı zevklere hitap edecek saatlerle babalarımızın gönlünü kazanmak için seçenekler sunuyoruz.



Babalar gününe özel şık saatler

SEIKO Premier erkek koleksiyonu, babalar günü için modern ve klasik çizgileriyle mükemmel bir hediye seçeneği sunuyor. Koleksiyon, deri kayış ve çift renkli alternatifleri bulunan modellere sahip. 2100 Şubat ayına kadar takvim ayarı gerektirmeyen perpetual takvimli, roma rakamlı ve sedef kadranlı bu saatler, farklı olmak isteyen stil sahibi erkekler için tasarlandı



Tarz sahibi babalar için

Lacoste Moon saat modeli, Babalar Günü'nde en değerliniz babanıza sunabileceğiniz en özel hediye seçenekleri arasında. Yalın estetiğiyle ön plana çıkan Lacoste'un Moon saat modeli, ultra slim kasasıyla günün her anı tüm babalara ve baba adaylarına konforlu ve elegan bir deneyim yaşatıyor 30 metreye kadar suya dayanıklı olan Lacoste Moon saat modelleri; özel mineral camı, 40 mm kasa boyutu ve hem kahverengi deri hem de metal kayış seçenekleri ile dikkat çekiyor. Siz de bu Babalar Günü'nde sevginizi benzersiz bir Lacoste saat hediye ederek ifade edip babanızı mutlu edebilirsiniz.



Marin tarzı

Gc saatleri, yaz aylarının ruhunu bileklere taşıyan marin esintili modelleriyle 2018 Yaz sezonunu karşılıyor. Mavinin göz alıcı tonlarının hakim olduğu saatlerinde silikon kayışlar ile yakalanan spor-şık görüntü, pembe altın detaylarla çarpıcı stilini gözler önüne seriyor. Gc saatlerinin yeni sezon koleksiyonu, şıklığın yanı sıra fonksiyonel özellikleriyle de hayatınıza kolaylık kazandırıyor.



Babalarımız kadar güçlü

Güçlü, modern, spor ve klasik modelleriyle QNET tarafından İsviçre'de özel olarak üretilen Bernhard H. Mayer saatleri kendini özel hissetmek isteyen ve hayatın her alanında aktif olan babalarımız için üretildi. Hem klasiksever hem de modern görünümden hoşlanan babaların tercih edebileceği Bernhard H. Mayer Ballad modeli klasik ve modern görünümü bir arada sunuyor. Paslanmaz çelik kasa ve safir kristal camın içindeki yansıma önleyici kaplamasıyla Ballad en iyi anılarınıza eşlik edecek. Güçlü bir görünüm için metal kayış, gündelik ve spor bir görünüm için ise deri kayış seçeneğini tercih edebilirsiniz. Bernhard H. Mayer Ballad ile babalarınız zamana baktıkları her anda sizi görecek.

TEKNOLOJİ.

Dünyamıza aktarılan yenilikler

5 adımda hızlı hatchback formülü

Eski Fiesta ST'nin sürüşü çok eğlenceliydi ve emekli olma zamanı geldiğinde bile hala formdaydı. Neyse ki Ford ileriye doğru bir adım daha attı.



ESKİ ST'DE yol tutuş konusunda işleri doğru yaptığımızı biliyoruz." Bu sözler Ford Avrupa performans otomobilleri şefi Leo Roeks'e ait. Onunla Ford'un Lommel test pistinde, otomobilin lansmanından önce bir araya geldik. Orada eski otomobil hakkında bir itirafta bulundu: "Yol tutuş iyiydi ama sürüşü, biraz daha sert olabilirdi. Yeni modelle birlikte tüm eğlenceyi koruyarak, buna daha fazla kullanışlılık eklemek istedik."

Yeni aracın tadına ilk kez bakmak için Belçika'ya geldik. Bu sınıfa önemli ve olgun bir model geliyor. Ford test araçları her yıl, Lommel pistinin 80 km'lik toprak, çamur ve asfalt etabında toplam 5.6 milyon km yol kat ediyorlar. Ama biz tüm bunların en eğlenceli olanındayız. Lommel'in Rota 7 kısmı, Disneyland tarzı virajlı yollar gibi: Aklınıza hayal edebileceğiniz en akıcı, en eğimli ve en virajlı 4.3 km'lik yolu getirin. Burası gerçekten çok ilginç.

ST'nin konfor ve yol gürültüsü konusundaki geliştirmeleri hemen fark ediliyor ama Ford'un performans konusunda yumuşamaya gittiğini asla düşünmeyin. Benzer görünen derisinin altında, yüksek güç üreten üç silindirli motor, daha geniş iz açıklığı, önde eski ST200'deki gibi 278 ön frenler ve özel hazırlanan Michelin Pilot Sport lastikleri var.

Akıllı amortisör ayarları, sıfır maliyetle adaptif süspansiyon seviyesinde avantaj sağlıyor. Ayrıca Recaro koltuklar, ST ürün gamında standart olarak sunuluyor. Bununla birlikte ST alacaklar, isterse araçlarını ST2 veya ST3 versiyonlarına göre güncelleyebiliyor.

Hızlı bir Ford konusunda çok mu ciddisiniz? Opsiyonel Performans Paketi'ni de alabilirsiniz. Fiyatı henüz açıklanmadı ama bu paketin içerisinde kalkış kontrolü, vites değiştirme ışıkları ve Quaife tork dağılımı yapan diferansiyel var. Böylece 200 HP yere en ideal şekilde aktarılıyor.

Ford Fiesta ST

> **Fiyat** £20,000 (tahmini) > **Motor** 1499 cc 12v turbo 3 silindir, 200 HP @ 6000 d/dak, 290 Nm @ 1600 d/dak > **Aktarma** 6 ileri manuel, önden çekişli sürüş > **Performans** 6.5 sn 0-100 km/s, 230 km/s, 5.5 lt/100 km, 125 g/km CO_2 (tahmini) > **Ağırlık** 1205 kg (tahmini) > **Satış tarihi** Haziran



1.5 litre üç silindirli turbo motor daha az yakıta daha fazlasını sunuyor

Fiesta ST'yi detaylı bir şekilde inceleyeceğiz, ama ilk izlenimler harika

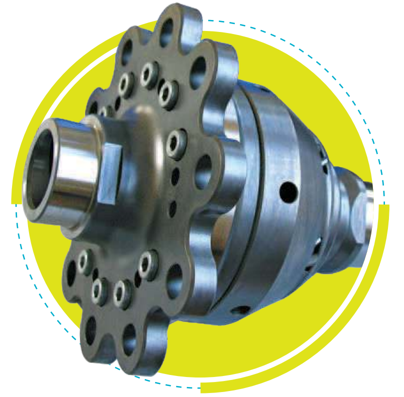
1 ÜÇ SİLİNDİR SİHRİ

ST'deki en büyük haber, 1.6 litrelik turbo dört silindirli motordan 1.5 litrelik üç silindirliye geçiş oldu. Silindir sayısının azalmasına karşın, 200 HP güç üretiliyor. Eski ST, 180 HP güce sahipti. Bununla birlikte tork değeri ise, cömert bir şekilde 290 Nm oldu. 0-100 km/ hızlanması 0.4 saniye iyileşerek 6.5 saniye oldu. Çoğu üç silindirli gibi devirlenmesi hızlı değil ama güzel sesler çıkarıyor. Pist podunda hoparlörden gelen ses miktarı da artarak buna katkı sağlıyor.

Altı ileri manuel vites tek seçenek, ama kalkış kontrolü ve sağ ayağınızı kaldırmadan vites değiştirmenizi sağlayan hızlı vites değişimi özelliği var. Yine de en akıllı teknoloji, silindir kapama. 4500 d/dak'a kadar motorun, sadece 14 milisaniyede bir silindiri kapayarak iki silindir çalışmasına imkan tanıyor. Bunu daha önce görmüştük ama üç silindirlide değil. ST'de çok iyi çalışıyor ve çoğu sürücü bunu fark etmeyecektir bile. Bu teknolojinin yüzde 6 oranında yakıt tasarrufu sağladığı iddia ediliyor.

2 QUAIFE DİFERANSİYEL

Eğer bu aracı satın almak isterken tüm opsiyonları satın almak istiyorsanız, karşınıza güzel bir seçenek çıkıyor. Opsiyonel Quaife diferansiyel Focus RS Edition'da sunuluyordu. Bu sistem içteki lastiği patinaj yaptırıp torkla beslerken, virajları daha eğlenceli hale getiriyor. Yolcu koltuğundan bile farkı anlamak mümkün. Quaife sistemine sahip otomobil, her apekste daha heyecanlı ve gaza çok daha erken oturmanıza izin veriyor.



3 ADAPTİF SÜRÜŞ

Adaptif amortisörler akıllıca ama hem iyi bir sürüş hem de yol tutuş ustası olması maliyetli. ST ise, Tenneco'nun mekanik 'seçici frekans' sistemini kullanıyor. Böylece çok uygun bir maliyet çıkıyor. Amortisöre düşük frekanslı dalgalar geldiğinde (sert virajlarda böyle olur), sıkılaşıyorlar, ardından açılan bir supapla yüksek frekanslı girdilerle gevşiyorlar.

4 ARKA SÜSPANSİYON

Maliyet ve yerleşim sebebiyle Fiesta, Focus'un çok kollu bağlantısı yerine burulma kirişi bağlantısına devam ediyor. Ama kolları, standart Fiesta'lara göre daha kalın. Böylece jantları gerçekten sert virajlarda sıkıcı tutma konusunda yeterince kuvvetliler (17 inç jantlar standart, 18 inç'ler opsiyonel). Vektörel yaylar da ilginç. Muz şekli, onların yanal sertlik konusunda daha iyi olmasını sağlıyor.



5 STEERING RACK

Maliyetin artması sebebiyle şirkette bazı isimler mutlu olmayabilir ama Roeks, ST'nin kendi hızlı direksiyonuna sahip olması konusunda ısrarcıydı. 12:1 oranındaki elektrik destekli direksiyon, eski ST200'e göre yüzde 14 daha hızlıydı (aslında bu eski sistem de, standart ST'ye göre fark edilir derecede hızlıydı). Nasıl hissettirdiğini görmek için kapsamlı şekilde kullanmak gerek ama Ford bu konuda çok iddialı. Ford'un test sürücülerini, yolcu koltuğunda Lommel'in zorlu Rota 7 bölümünde izlerken, herhangi bir sorun veya eğlenceyi bozan bir tork yalpalaması yoktu.

ST sürücüleri, opsiyonel Quaife diferansiyelinden hoşlanacaklar: Daha az önden kayma, daha hızlı viraj çıkışları sağlıyor

İLK SÜRÜŞ.



AUDI A6

Beklentilerin ötesinde!

Yeni Audi A6, Porto'da düzenlenen uluslararası basın lansmanıyla tanıtıldı. Tamamen yenilenen 8'inci nesil A6, tümüyle dijital dokunmatik MMI sistemi, sezgisel kullanım ve daha fazla kişiselleştirme olanağıyla çok daha dijital.

AUDI, YENİ A6 ile başarılı sedan modelinin sekizinci neslinde, segmente sayısız yenilik getiriyor. Dijitalleşme, rahatlık ve sportiflik yönünden, incelikle tasarlanan Audi A6, lüks sınıf otomobiller arasında çok yönlü bir yetenek. Tümüyle dijital ve dokunmatik MMI sistemi, kolay kullanım sunuyor. Sistematik olarak dijitalleştirilen iç mekan, segmentinde çığır açacak nitelikte. Süspansiyon, pürüzsüz bir sürüşün konfor ve dengesini, sportif bir karakter ile bir araya getiriyor. Tüm motor seçeneklerinde rahatlık ve verimliliği gözeten yarı hibrit sistem yer alıyor.

Audi'nin dokunmatik Multi Medya Arayüzü (MMI) sisteminin yeni Audi A6'da yer alan versiyonu, kullanım kolaylığı ve kişiselleştirilebilme yönünden standartları belirleyecek türden. Fonksiyonlara hızlı erişim sağlayan ve yüksek kişiselleştirme seçeneklerine sahip Audi A6, akıllı telefona benzer ekranı ve işletim sistemiyle sezgisel kullanım imkanı sunuyor.

Sesli kontrol sisteminin doğal dili, yeni Audi A6'yı akıllı bir yol arkadaşı haline getirmiş. Sistem, kendisine yöneltilen soru ve komutları araç içi bilgisayarda kayıtlı verileri kullanarak ya da MMI navigasyon plus desteğiyle, buluttan edindiği bilgiler sayesinde işliyor.

Yeni A6, 39'a kadar çıkan sürücü destek sistemiyle premium sınıfta yeni standartlar getirdi. Bu sistemler arasında, ileriki dönemlerde yeni özelliklerle geliştirilecek olan park pilotu ve garaj pilotu gibi fonksiyonlar yer alıyor. Bu sistemler sayesinde sedanı otomatik olarak park etmek veya park yerinden çıkarmak mümkün. Sistemi devreye sokmadan önce otomobilden çıkan sürücü, süreci akıllı telefonundaki myAudi uygulaması üzerinden takip edebiliyor. Bunun için sürücünün hareket süresince ilgili düğmeye basılı tutması gerekiyor. Park asistanı ve garaj asistanı, üç asistan paketinden biri olan Park asistanı paketi kapsamında yer alıyor. Şehir asistanı paketinde ise yeni kavşak asistanı gibi özellikler bulunuyor.

Konfor ve verimliliği artırmak adına A6'nın tüm motorlarında yarı hibrit sistem kullanılmış. Audi'nin geliştirdiği yeni yarı hibrit teknolojisi (MHEV), yeni A6'nın tüm motor seçeneklerinde mevcut. Bu sistemde bir kayışlı alternatöre sahip marş motoru (BAS) 10Ah kapasiteli bir lityum iyon batarya ile birlikte çalışıyor. Audi A6, saatte 55 ila 160 km arası hızlarda motoru kapalı halde hareket edebiliyor. Gerçek yol koşullarında, MHEV teknolojisi sayesinde 100 kilometrede 0,7 litre yakıt tasarrufu sağlanıyor.



Yeni Audi A6, ilk etapta 3.0 TDI motor seçeneği ile pazara sunulacak. A6'da kullanılan dizel motor 286 HP gücündeki dizel motor 620 Nm torka sahip. Ortalama yakıt tüketimi 5.8 – 5.5 litre/100 km aralığında. 3.0 TDI motorda sekiz ileri tiptronic şanzıman yer alıyor. 3.0 TDI motorda quattro dört tekerlekten çekiş sistemi standart olarak bulunuyor. Tiptronic şanzımanda kendinden kilitlenen merkezi diferansiyel yer alıyor.

Tiptronic şanzımana opsiyonel olarak eklenebilen spor diferansiyel, gücü arka tekerlekler arasında aktif olarak dağıtarak, A6'nın dinamizmini daha da artırmış. Tıpkı dinamik tüm tekerlerden yönlendirme, sönümleme kontrollü ve uyarlanabilir havalı süspansiyonda olduğu gibi, diferansiyel de elektronik şasi platformu tarafından kontrol ediliyor. Bu sistemler, yenilikçi bir hassaslıkla, birbirleriyle bağlantılı bir şekilde çalışıyor. Sürücü, Audi drive select sistemi sayesinde birçok sürüş modu arasından dilediğini seçebiliyor. Konfor ile sportiflik arasında yer alan seçenekler, önceki versiyonda olduğundan çok daha net bir geçiş sunuyor.





A6, tıpkı A8 ve A7 Sportback modelleri gibi, yeni Audi tasarım dilinin seçkin bir ifadesi olma özelliği taşıyor. Gergin yüzeyleri, net kenarları ve çarpıcı çizgileriyle bu üst düzey sedanda, karakteristik özellikleri olan zarafet, ileri teknoloji ve sofistikeliği net bir şekilde vurgulanmış.

Otomobil; uzun ön kısmı, geniş aks mesafesi ve kısa ön ve arka çıkıntılar sayesinde dengeli bir dış görünüme sahip olmuş. A6, 4.939 mm uzunluğuyla, önceki versiyondan 7 mm daha uzun. Genişlik de 12 mm artarak 1.886 mm'ye çıkarılırken, otomobilin yüksekliği önceki versiyona kıyasla 2 mm artışla 1.457 mm'ye ulaşmış durumda. Geniş ve alçak tek çerçeveli ızgara, düz farlar ve sert hatlara sahip hava girişleri, otomobile sportif bir hava kazandırmış.

MAHMUT HAYIRLIOĞLU PORTO/PORTEKİZ

Audi'nin dokunmatik Multi Medya Arayüzü (MMI) sisteminin yeni Audi A6'da yer alan versiyonu, kullanım kolaylığı ve kişiselleştirilebilme yönünden standartları belirleyecek türden.





MERCEDES-AMG G63

DiJital dinazor

Hala pahalı, hala vahşi, hala iddialı. Ayrıca Mercedes'in en sıkı 4x4 modelinin sürüşü de harika...

GELECEK NİHAYET, Mercedes G-wagen tarafından yakalandı. Bu, 28 yıl boyunca aynı yüzle dolaşan elit dinozor kulübünün bir üyesi. Land Rover, 30 yıllık sürecin ardından Defender modelini ortadan kaldırmak zorunda kalmış ve henüz yeni modelini tanıtmamışken, Daimler off-road ikonunu ara vermeden yeniledi. Bu yüzden yasa koyucuların dikkatini çekecek güncelleme veya motor nakli yapılmadı. Kod adı W463 olan tamamen yeni G-Sınıfı, sadece üç noktayı eski araçtan buraya taşıyor: Klik diye ses çıkaran kapı kolları, yedek lastikli bagaj kapağı ve far yıkamaları. Onun dışında her şey yeni.

Benzer tarzda karoserin altında, yeni ve daha güçlü bir iskelet yapısı var. 4x4 donanımı ise ciddiyetini koruyor. Off-road yetenekleri bu araç için olmazsa olmazlar arasında.

Ama yolda da üstünlükleri var ve son bağlantı sistemlerini kullanıyor. Rakipleri ondan çekinebilir.

İçeriye geçtiğimizde ilk dikkat çeken şey daha büyük kabin oluyor. Eski G-Sınıfı'nın önü ve arkası dardı ama 64 mm daha genişlemesi, nihayet dirsekler için ve arka yolcular için daha fazla alan sağlıyor. Bagaj kapasitesi ise 454 litre. Yine de yandan menteşeli bagaj kapağı ağır; bagajın ağız kısmı bir yanda sub-woofer diğer yanda yakıt deposuyla biraz daralıyor.

SEVDİK
Eskisi kadar sıkı, Gucci gibi tarzı var ve çok akıllıca

SEVMEDİK
Yüksek fiyatları ve kendinizi aşırı şımartma korkusunu

KARAR
Modern off-road ikonunun harika bir güncellemesi
★★★★★

Eski G63'ü bir hafta önce kullandım. Saf hızı, hayvani karakteri ve direksiyon ile ön aks arasındaki zayıf ilişki beni yine şaşırttı. Stuttgart'taki şasi üstatları, bu yeni araçta kendilerini aşmışlar. Yeni G'nin eski araçla sürüş konusunda hiçbir ilgisi yok.

577 HP'lik AMG lansman modeli, adeta bir spor otomobil gibi yollara çıkıyor (0-100 km/s hızlanması 4.5 saniye!). Hem de artık ilk virajda da korkmanıza gerek yok. Sürüş konforu 22 inç jantlarla bile örnek teşkil ediyor. Önde yeni çift salıncaklar ve arkada rijitliği artırılmış süspansiyonlar, tümsekleri çok iyi sönümlüyor. Ayrıca 2.5 tonluk gövdeyi de harika bir biçimde kontrol ediyor.

Direksiyon da büyük bir başarı. 1985 yılında A-takımı'nın BA Baracus'ün kullandığı gibi garip sürüşler yapamıyorsunuz. G-Sınıfı memnun edici bir hassasiyet ve tepkiyle ilerliyor.

Off-road yeteneklerini de göz önüne alınca yoldaki bu harika davranışları gerçekten daha şaşırtıcı oluyor. Yeni G üç ayrı diferansiyel kilidine, düşük oranlı aktarma mekanizmasına sahip ve her türlü arazide üstünlüğünü ortaya koyabiliyor.

Güncel bilgi-eğlence sistemi, devasa E-Sınıfı ekranları ve dijital detaylar, G-wagen'da yerini almış. Genel görünüş olarak da dikkat çekiyor. G63, yenilenen haliyle en az eskisi kadar popüler olacağa benziyor.

MERCEDES-AMG G63

> **Fiyat** £143,305 > **Motor** 3982cc 32v bi-turbo V8, 577 HP @ 6000 d/dak, 850 Nm @ 2500 d/dak > **Aktarma** 9 ileri otomatik, dört çeker sürüş > **Performans** 4.5 sn 0-100 km/s, 220 km/s (AMG sürücü paketiyle240 km/s), 13.1 lt/100 km, 299 g/km CO2 > **Ağırlık** 2560 kg > **Satış tarihi** Temmuz


Artık bardaklıklara, bağlantı sistemlerine ve daha fazla dirsek mesafesine sahip

FORD FIESTA ST

Performans ruhunda var

Tamamen yenilenen Ford Fiesta ST, son derece eğlenceli ve sportif bir sürüş sunarken, bugüne kadar en duyarlı, en çekici ve en ödüllendirici Fiesta deneyimiyle üç silindirli motor sesinin keyfini de bir arada yaşatıyor.



TAMAMEN YENİ FIESTA ST, Ford Performance ailesine güç veren ilk üç silindirli motoru olan yeni 1.5 litrelik EcoBoost benzinli Ford EcoBoost motoruyla destekleniyor. 200 HP güç ve 290 Nm tork değerlerine sahip olan bu motor, otomobilin o'dan 100 km/s hıza 6.5 saniyede çıkmasını sağlıyor. 232 km/s maksimum hız Fiesta ST'nin gücünü yansıtıyor.

Yeni Fiesta ST'de ilk kez sunulan seçilebilir sürüş modları özelliği, motor, direksiyon ve denge kontrollerinin Normal, Spor ve Pist ayarlarına göre yapılandırılmasını sağlıyor ve tek bir düğmeyle aracın sürüş karakterinin esnek günlük kullanımda bir hatchback'ten, yarış pistlerine uygun spor bir araca dönüştürülmesine olanak veriyor. Opsiyonel olarak sunulan kalkış kontrol sistemi ayrıca, sürücülerin istikrarlı bir şekilde hızlı kalkış yapmasına yardımcı oluyor ve bu gösterge panelindeki özel bir grafik ekranla destekleniyor.

Yeni Fiesta ST, yakın zamanda Türkiye'deki performans tutkunlarıyla buluşacak.

Fiesta ST'de ilk defa opsiyonel donanım olarak sunulacak olan sınırlı kaydırmalı diferansiyel sistemi virajlarda kopmaları optimize ediyor; segmentin ilk ve Ford patentli süspansiyon yay tasarımı daha keskin bir dönüş, daha iyi yol tutuş tepkisi sunuyor.

Üç kapılı veya beş kapılı olarak piyasaya sunulan tamamen Yeni Fiesta ST, SYNC 3 araçiçi bilgi ve eğlence sistemi ve B&O PLAY ses sisteminin dahil olduğu konfor ve kolaylık özelliklerinin yanı sıra, şeritte kalma yardımcısı ve trafik levhası tanıma sistemi gibi gelişmiş sürücü yardım teknolojileri de sunuyor.

Ford'un yeni 1.5 litrelik EcoBoost motoru, 6000 d/d'da 200 HP güç ve 1600 d/d'da 290 Nm tork sunmak için turboşarj, yüksek basınçlı yakıt enjeksiyon sistemi, çift bağımsız değişken zamanlamalı kam mili ve üç silindirli bir motor mimarisi kullanıyor.

Motorun üç silindirli mimarisi düşük devirde doğal olarak yüksek tork sunuyor. Daha tepkili ve keyifli bir sürüş deneyimi sunmak adına yüksek basınç artışını sağlamak ve gecikmeyi en aza indirmek için, performans, optimize edilmiş bir türbin tasarımı kullanan yeni bir turboşarj ile daha da artırılıyor.

Tamamen alüminyumdan üretilmiş olan motor, optimum sıcaklıklara daha hızlı ulaşmaya yardımcı olarak verimliliği artıran entegre bir egzoz manifolduna da sahip. Motor, silindir ve turboşarj arasındaki egzoz gazlarının seyir mesafesini en aza indirerek torku daha hızlı bir şekilde iletiyor. Aktif egzoz valfi teknolojisi, sürüş deneyimini geliştirmek için benzersiz şekilde canlandırıcı ve doğal bir şekilde üç silindirli sportif motor sesini güçlendiriyor.

Üçüncü nesil Fiesta ST, opsiyonel donanım Quaife LSD ile sunulan ilk araç olma özelliği taşıyor. Bu özellik, gelişmiş viraj dönüş yeteneği sunmak için çekişi optimize etmeye yardımcı oluyor; özellikle virajları dönerken daha fazla kavrama sağlıyor.



Mekanik sistem, tekerlek dönüşünü azaltmak kavramayı azaltarak tek lastiğe uygulanan örneğin, bir viraj manevrası sırasında iç tekerleğe motor torkunu sınırlandırıyor ve motor performansından tam olarak faydalanmak için de daha fazla yol tutuşla motor torkunun lastiklere daha iyi dağılmasını sağlıyor.

Yeni LSD opsiyonu, Ford'un yol tutuşunu iyileştiren gelişmiş tork vektör kontrolü teknolojisiyle birlikte çalışıyor. Bu, viraj alırken ön tekerleğin iç kısmına fren gücü uygulayarak kaymayı azaltıyor.

Kuru ve ıslak zeminde sağlam bir tutuş için Ford Performance mühendisleri tarafından iki özellik arasında denge ayarı yapıldı. Ford mühendisleri tarafından geliştirilen Ford patentli süspansiyon sistemi yayları, tamamen yenilenmiş Fiesta ST'nin arka süspansiyonunun stabilitesini, çevikliğini ve duyarlılığını artırıyor; daha bağlantılı bir his ve sıra dışı eğlenceli bir sürüş deneyimi sunuyor.

Yeni Fiesta ST; vektör kuvvetlerinin arka süspansiyona uygulanması ve yanal sertliğin arttılması için etki eden kuvvetlerinin doğrudan yay içine aktarılmasını sağlayan, eşit olmayan, yer değiştirmeyen, yönlü yaylar kullanan teknolojiden faydalanılan ilk kompakt sportif hatchback. Sadece pistlerde kullanım için geliştirilen opsiyonel Kalkış Kontrolü, tutarlı bir hızlı kalkış sunarak yeni Fiesta ST sürücülerinin maksimum memnuniyet duymasını sağlıyor.

Sürücüler, kolay kullanım için tasarlanan Kalkış Kontrolünü direksiyon üzerindeki tuşları kullanıp 4.2 inçlik gösterge panelinde özel bir grafik ekranı etkinleştirerek seçebiliyor. Gazın tamamıyla açık tutulması, sisteme motor devrini yükseltme ve otomatik olarak devir limitinde tutma talimatı veriyor ve aracın ne zaman start almaya hazır olduğu ekrandaki bir ölçeğin dolmasıyla gösteriliyor.

MAHMUT HAYIRLIOĞLU NICE/FRANSA

FIESTA ACTIVE CROSSOVER

Fiesta'dan daha fazlası

Yeni Fiesta Active crossover, otomobil severlerin SUV'a artan ilgisini karşılamak için SUV araçların stilini ve çok yönlülüğünü bol ödüllü Fiesta'da sunuyor.





Ford'un sofistike 1.0 litre EcoBoost benzinli motoru ve 1.5 litre TDCi dizel motoru, sınıfının lideri sürüş deneyimini destekleyen ve araç sahipleri için maliyeti azaltan performans ve yakıt verimliliği sunarken en sıkı Euro 6 emisyon standartlarını karşılıyor.

YENİ FIESTA ACTIVE, beş kapılı gövde seçeneğine sahip bol ödüllü Fiesta'ya daha fazla pratiklik kazandırırken engebeli yollarda daha rahat kullanım sağlayan artırılmış sürüş yüksekliği, şehirlerde ve otoyollarda ise daha yüksek ve özgüvenli sürüş pozisyonu sunuyor.

SUV'lardan ilham alan dış özellikler arasında Active özgü tasarım detayları, şık 17 inç alaşım jant dizaynları ve aktif yaşam tarzlarını desteklemek amacıyla bisiklet veya spor ekipmanlarının taşınmasına yardımcı olan tavan rayları bulunuyor. İç mekanda ise özel malzemelere ve tasarımlara sahip spor koltuklar, sesli kontrol özellikli SYNC 3 araç içi bilgi ve eğlence sistemi ile mükemmel ses kalitesi için B&O PLAY premium ses sistemi gibi özellikler yer alıyor.

Yeni Fiesta Active sürüş deneyimi, değişen yol kuşulları ile sürüş niteliklerini eşleştirmek için bir butona basarak Normal, Eko ve Kar / Islak Zemin modlarından birinin seçilebilmesine imkan veren Sürüş Modu teknolojisiyle geliştiriliyor. Yeni Fiesta Active'de güç aktarma seçenekleri arasında Ford'un 140 HP'ye kadar güç sunan bol ödüllü 1.0 litre EcoBoost benzinli motoru ve maksimum 120 HP güce sahip olan 1.5 litre TDCi dizel motoru yer alıyor.

Ford Avrupa Pazarlama, Satış ve Satış Sonrasından Sorumlu Başkan Yardımcısı Roelant de Waard, "Otomobil müşterileri, SUV'ların çok yönlülüğünü, cesur stilini ve güven hissi veren kabiliyetlerini çok seviyor. Talep her zamankinden daha yüksek olduğu için otomobil severlerin aktif yaşam tarzlarına mükemmel uyum sağlayan Fiesta Active crossover sunmak amacıyla bu nitelikleri, Yeni Fiesta'nın sınıfının lideri sürüş dinamikleri ve gelişmiş sürüş teknolojileriyle buluşturduk" dedi.

Ford SUV ailesinin üyeleri, kompakt tasarımı ile Yeni EcoSport, dizel otomatik seçeneği ve dikkat çekici tasarımı ile Kuga ve güçlü duruşu, premium detayları ile Edge; SUV'e artan ilgiyle birlikte 2017 yılında satışlarını yüzde 24 artırarak Avrupa'da satılan her beş yeni Ford araçtan biri olmaya yaklaştı. Ford SUV ailesine Yeni Fiesta Active ve geçtiğimiz günlerde lansmanı yapılan Yeni Focus Active modellerinin de eklenmesi ile SUV ailesi güçlenecek.

Yeni Fiesta Active, ister düzgün asfalt ister mıcırlı yollar ya da kaygan yol koşullarında, sürücülere güven verirken bol ödüllü yeni Fiesta'nın keyifli sürüş karakterini de koruyor.

Optimize edilen ön amortisörler, engebeli zeminlerde yol alırken sarsıntıları ve sıçramaları yumuşatmak amacıyla yeni bir hidrolik sarsıntı emici içeriyor. Geliştirilen süspansiyon sistemi tasarımı yine Active için şekillendirilen elektrik destekli direksiyon sistemi ve elektronik denge kontrolü (ESC) ile kombine edilerek farklı sürüş koşullarında konfor ve uyum artırılıyor. Ford'un sofistike 1.0 litre EcoBoost benzinli motoru ve 1.5 litre TDCi dizel motoru, sınıfının lideri sürüş deneyimini destekleyen ve araç sahipleri için maliyeti azaltan performans ve yakıt verimliliği sunarken en sıkı Euro 6 emisyon standartlarını karşılıyor. Türkiye'de il aşamada Fiesta Active'in 100 HP gücündeki 1.0 lt benzinli motor önümüzdeki günlerde satışa sunulacak.

MAHMUT HAYIRLIOĞLU NICE/FRANSA



DS 7 CROSSBACK

Premium sınıfta kuralları değiştirecek

DS 7 Crossback modeli, yüksek performansı düşük yakıt tüketimi değerleriyle aynı potada eriten tamamen yeni bir motor seçeneği ile Türkiye pazarına hazırlanıyor. Modern teknolojinin bütün nimetlerinden faydalanan 1.6 litre hacimli turbo benzinli motor 225 HP güç, 300 Nm tork üretirken heybetli SUV'un 100 km'de sadece 5,9 litre ile yol almasına imkan tanıyor.

DS 7 CROSSBACK, Fransız mükemmeliyetçiliğini gözler önüne seriyor. Söz konusu bu yaklaşım Paris bölgesinde geliştirilen, Belchamp'da tamamlanan ve Douvrin'de üretilen PureTech 225 gibi mükemmel motorlarla benzersiz bir sürüş deneyimini beraberinde getiriyor. PureTech 225; sürekli değişken emme supapları, değişken oranlı emme ve egzoz supap zamanlaması, twinscroll turbo, intercooler, 200 bar ile çalışan direkt enjeksiyon sistemi, benzin partikül filtresi, start&stop ve benzeri sistemlerle modern motor teknolojisinin gelmiş olduğu en son noktayı temsil ediyor. PureTech 225 sahip olduğu niteliklerle bu güç seviyesinde en iyi tüketim değeriyle öne çıkıyor.

PureTech 225 benzinli motor 225 HP güç üretiyor ve yakıt tüketimini THP 205 motor ile kıyaslandığında yüzde 6 oranında azaltıyor. Söz konusu performansı elde etmek için dört silindirli motorun sürekli değişken supap zamanlama sistemi optimize edilerek ve kademeli enjeksiyon yönetimi geliştirilerek yanma döngüleri iyileştirildi, daha yüksek kalitede yağ ve silindir duvar yüzeyleri ve benzeri çözümlerle sürtünme azaltıldı ve elektrikli waste gate ve iyileştirilmiş türbinlerle turbo besleme yeniden tasarlandı.

PureTech 225 motorla uyum içerisinde çalışan yeni EAT8, sekiz kademeli otomatik şanzıman yakıt tüketiminin düşürülmesinde önemli bir rol üstleniyor. Sekiz adet kademe ve hızlı vites değişimleri, hızlı tepkisi sayesinde ister ekonomi, ister performans için uygun motor devrinde sürüş sağlıyor. Verimlilik konusunda optimize edilen şanzıman Eko modu ile süzülme fonksiyonu kullanıma sunuyor. Süzülme fonksiyonunda sistem 20 km/s ile 130 km/s arasındaki hızlarda sürücünün ayağını gazdan çekmesiyle şanzımanı boşa çıkartıyor.

PureTech 225 motorla uyum içerisinde çalışan yeni EAT8, sekiz kademeli otomatik şanzıman yakıt tüketiminin düşürülmesinde önemli bir rol üstleniyor.









PureTech 225 benzinli motor 225 HP güç üretiyor ve yakıt tüketimini THP 205 motor ile kıyaslandığında yüzde 6 oranında azaltıyor.

AZALTILMIŞ EMİSYONLAR

PureTech benzinli motor azaltılmış egzoz emisyonlarıyla gerçek yaşam kullanım koşullarında da son derece çevreci bir duruş sergiliyor. Kullanılmaya başlanan benzin partikül filtresi, partikül emisyonlarını yüzde 75 oranında azaltıyor. Daha etkin termal verimlilik, optimize edilen egzoz ısısı yönetimi ve geliştirilmiş katalizör fonksiyonu ile tüm kullanım koşullarında daha düşük emisyon sağlarken, yeni nesil bir oksijen sensörünün kullanılmasıyla yakıt-hava karışımını hassas bir şekilde kontrol ederek yanmayı optimize ediyor.

YÜKSEK VERİMLİLİK SEVİYESİNE SAHİP GÜÇLÜ VE ÇEVRECİ MOTORLAR

DS 7 Crossback, önümüzdeki dönemde beş adet güçlü ve yüksek verimlilik seviyesine sahip motor seçeneğine kavuşacak. Bunlardan bir tanesi ise içten yanmalı motor ve elektrik motoru kombinasyonu ile 300 HP güç üreten 4x4 hibrid benzinli motor ile olacak. Lansmanı sırasında DS SUV ile sunulan tüm motor seçenekleri de Euro 6.2 emisyon normunu karşılıyor.

Benzinli cephesinde sunulan PureTech 180 ve PureTech 225 olmak üzere iki adet dört silindirli motor, sekiz kademeli EAT8 otomatik şanzımanla kombine edilirken sırasıyla 1650 d/d'da 250 Nm ve 1900 d/d'da 300 Nm tork üretiyor ve 100 km'de 5.8 litre yakıt tüketimi sağlıyorlar.

Yeni bir otomotiv deneyimi ve benzersiz hisler arayan trend meraklısı müşteriler için DS 7 Crossback "Audacity Drives to Excellence" sloganı ile yollara çıkıyor.

MAHMUT HAYIRLIOĞLU
MARSİLYA-FRANSA



LAND ROVER DEFENDER WORKS V8

Ders: Tarih, fizik ve ekonomi

Şu anda yeni bir Defender alamazsınız. Ama bir süreliğine 400 HP üreten ikinci eline sahip olabilirsiniz. Tabii tükenmemiş olsaydı...

YETMİŞ YIL, gerçekten uzun bir süre ama Land Rover'ın her yere gidebilen 4x4'ü için bu kadar zaman geçti. İlkel Series 1'den son modele kadar ortaya harika Defender modelleri çıktı.

Yenilenmesi için Defender'ın bitmek bilmeyen bir bekleyiş içerisine girmişken, 4x4 modelin platin yılını kutlama zamanı da geldi.

Bu aracın kaputunun altında büyük kapasiteye sahip V8 motor yer alıyor. Bu ilginç çünkü daha önce Defender kullanan ve keşke biraz daha hızlı olsun diyenler için muhteşem bir seçenek.

Jaguar'ın D-Type modelinin üretimi için kullanılmayan şasi numaralarını kullanması yerine, Land Rover, JLR Klasik ekibini teşvik ederek, 2012-2016 yılları arasında kullanılmış Defender 90 ve 110 Station Wagon modellerini aldı. Onları tamamen soydu ve Coventry merkezinde V8 motor etrafında yeniden yaptı. Sonuç olarak ortaya Defender Works V8 70. Yıl Edisyonu çıktı.

Daha önce fabrika çıkışlı V8'ler oldu; mesela 1998'deki 50. Yıl dönümü aracı var ama hiçbiri bu kadar iddialı değildi. 70. Yıl Edisyonu, JLR ürün gamına hizmet eden 400 HP'lik üniteyi kullanıyor; ancak Range Rover ya da Jaguar XJR575'deki kompresör yok. Bilindik kalitesi, maliyet verimliliği açısından Works Defender, JLR'ye ait başka parçaları da kullanıyor. Bunlardan biri sekiz ileri ZF otomatik şanzıman. Bu sayede F-type tarzı manuel vites geçişlerinin keyfini çıkarabiliyorsunuz. Merkezi diferansiyeldeki çift kademeli aktarmayla güç yüzde 90 oranında öne veya arkaya gönderilebiliyor. Süspansiyonlar da elden geçirilmiş ve iyileştirilmiş. Daha büyük frenlere (önde 335 mm; arkada 300 mm) ve arazi lastikleri standart.

SEVDİK
Motoru, hızı, karakteri

SEVMEDİK
Fiyatı, yüksek tüketimi, yol tutuşu, sürüş pozisyonunu

KARAR
Gürültülü, garip ama keyifli

★★★☆☆

Oldukça güzel bir formül. Works V8 restorasyon koordinatörü Gregory King, Klasik ekibinin Defender şasisini sonuna kadar zorladıklarını itiraf ediyor.

Modifikasyon işlemlerine rağmen otomobil hala bir Defender gibi görünüyor. 70. Yıl edisyonu detayları arasında 18 inç "testere diş" alaşım jantlar ve bir dizi özel logolar var.

Araca tırmanarak ısıtmalı Recaro spor koltuklara geçtiğinizde, sizi yüksek kalitede Windsor deri döşeme karşılıyor. Düğmeler ve kontroller, onlarca yıl önceye ait izlenimini veriyor. Bilgi-eğlence ekranı var ama onu göz ardı edebiliyorsunuz. Ekran cep telefonundan daha büyük değil ve alçakta olduğu için okurken eğilmeniz gerekiyor.

Eski usul anahtarla kontağı çevirdiğinizde, V8 homurdayarak hayata geçiyor. Kompresör çıkarılmış olabilir ama hala muhteşem bir motor. Gürlüyor, homurduyor ve sabit hızda bile kendini belli ediyor. Bir yemekteki acı biber gibi sürüş deneyimini domine ediyor. Gaz pedalına yüklendiğinizde, homurdamalar, ulumalar ve feryatlar



Land Rover güçlü motoruyla kullanıcısını epey meşgul ediyor



Hızlı bir sürüşün ardından bir süre dinlenmeye çekildi...



Bu koltuk bu araç için şaşırtıcı gelebilir; ta ki gaza basana kadar



eşliğinde hızlanıyorsunuz. Otomatik vites kutusu ortalama hızlar için yeterli oranlara sahip.

Ardından bir viraja geliyorsunuz ve yaptığınız ani hızlanmadan dolayı pişmanlık duyuyorsunuz. Frenler Defender'ı durduracaktır ama modern SUV'lardaki kadar keskin ve etkili değil. Direksiyon netliği konusunda da benzer şeyler söylenebilir. Direksiyonu döndürmek için çok fazla efor gerekiyor. Büyük çapı ve artırılmış sertliği, sizi zorluyor. Ayrıca geri bildirim konusunda da eksiklikleri var.

Defender viraj ortasında hissedilir şekilde burulmaya başlıyor. Eğer daha fazlasını isterseniz 80'lerin Fransız hatchbackleri gibi önden kaymayla karşılaşıyorsunuz. Ama bunun için kalbinizin hızlı ritmine alışık olmalısınız.

V8 motoru Defender'a yerleştirmek, elbette rafinelik, şehir içi kullanım, çeviklik konularında sihir yapıp, bir Porsche Macan rakibi yaratmıyor. Bu bir sürpriz değil. Ancak bu pahalı bir oyuncak. 90 versiyonu 150 bin sterlin; 110 versiyonu 160 bin sterlin. Sürüş pozisyonu sorunlu, size kolunuzu ve ayağınızı koyacak yer bırakmıyor. Virajlı köy yollarında kullanmak zorlayıcı ve navigasyon çok pratik değil.

Yine de bu aracın direksiyonundayken kendinizi gülmekten alıkoyamıyorsunuz. Böylesi bir araçta beklenmedik bir etkiyle karşılaşıyorsunuz... Bu açıdan çok seveceksiniz. Pahalı, konforsuz, yüksek yakıt tüketen bir araç olması ve dinamiklik gibi kusurlarını bir kenara bıraktığınızda, Works Defender keyif veriyor. Sarsıcı bir sesi var ama onunla işi abartmamaya dikkat etmek gerek. Ancak bunu fark etmeden yapıyorsunuz.

Bu modelin en agresif versiyonu. Sadece 150 adet üretilecek ve Land Rover bunun tükendiğini ifade ediyor. Defender'ın çekiciliği ilginç bir tarzla artırıldı. Fiyatı bir yana, gerçekten fark yaratan bir versiyon ortaya çıkmış.

Defender 110 Works V8 70th Edition
> **Fiyat** £160,000 > **Motor** 4999cc 32v V8, 400 HP @ 6000 d/dak, 515 Nm @ 5000 d/dak > **Aktarma** 8 ileri otomatik, dört çeker sürüş (düşük vites oranıyla) > **Performans** 5.8 sn 0-100 km/s, 170 km/s (sınırlı), 14.9 lt/100 km, 352 g/km CO2 > **Ağırlık** Açıklanmadı > **Satış tarihi** Tükendi

MINI COOPER S

Güzel ve hala iyi!

MINI Britanyalı bir marka. Fakat bunu unutmuş olabileceğini düşünmüşler ki, makyajlanan hatchback ve üstü açılan modellerde altını yeniden çiziyorlar. Bu yüzden arkada Britanya bayraklarını simgeleyen stop lambalarına sahip. Yani tavandaki bayrak yeterli olmadıysa, bu stop grubu işe yarayabilir.

Makyajla birlikte çok az şey değişti. Gerek de yok çünkü Mini başarılı bir formüle sahip. Artık tüm otomobillerde ön LED farlar var. Yeni renkler ve jant seçenekleri sunuluyor. Ayrıca otomobilin parçası 3 boyutlu yazıcıdan çıkan isminizi yazdırabiliyorsunuz veya bunu yeri aydınlatan bir ışıklandırmaya dönüştürmek mümkün. Mini kullanıcıları bunları sevebilir.

Mini her zamanki gibi güzel bir sürüşe sahip. Dar ve virajlı yollara girildiğinde, Cooper S kadar canlı çok az otomobil var. Yol açıldığında motor maksimum devre kadar amansızca ilerliyor. Gaz pedalıyla oynadıkça egzozdan da keyif veren sesler geliyor.

Mini'den beklediğiniz gibi arka taraf istendiği gibi kontrol edilebiliyor. Direksiyonun ağırlığı ve hissi sayesinde neler olup bittiğini anında görebiliyorsunuz.

Tüm bu Britanyalı geleneği olsa da, Mini'nin Almanlardan gelen bir şeyleri de olmalı. BMW'nin kapsamlı teknoloji kataloğundan yararlanıyor. Ancak Mini'nin küçük gövdesi, asla eğlenceli doğasından vazgeçmiyor. Bu da gerçekten büyük bir başarı.

Herkes stop grubundaki İngiliz bayrağını konuşuyor. Havalı görünüyorlar



Mini Cooper S
> **Fiyat** £20,630 > **Motor** 1998cc 16v turbo 4 silindir, 189 HP @ 4700 d/dak, 300 Nm @ 1250 d/dak > **Aktarma** 6 ileri manuel, önden çekiş > **Performans** 6.8 sn 0-100 km/s, 235 km/s, 6 lt/100 km, 138 g/km CO2 > **Ağırlık** 1235 kg > **Satış tarihi** Şimdi > **Puanı** ★★★★☆

KARAR Aynısının daha fazlası (iyi anlamda)

VOLVO XC40

XC40, yollarda

Şehri güvenle keşfetmeniz için tasarlanan Volvo Cars'ın yeni kompakt SUV modeli Yeni Volvo XC40 İstanbul sokaklarında tanıtıldı.



İSKANDİNAV ÇİZGİSİNİN fonksiyonelliğini ve yalınlığını taşımasının yanı sıra 'şehir otomobili' temasıyla bir hayat tarzını yansıtan Yeni Volvo XC40'ın Türkiye lansmanı İstanbul sokaklarında yapıldı.

Yeni Volvo XC40'ı tasarlarken Volvo Cars'ın hedefi çok basitti, hayatı kolaylaştıracak ve yalınlaştıracak bir otomobil yaratmak. Volvo ailesinin en genç üyesi Yeni Volvo XC40 yol hakimiyeti yüksek, çevik bir sürüş sunan, teknolojiye uyumlu, yeni nesil Volvo modellerinde yer alan üstün güvenlik donanımlarına sahip bir model.

Yeni XC40'ta da kullanıcısının hayatını kolaylaştıracak İskandinav bir çizgide pratiklik sunuyor. XC40'ın kokpitinde, koltuğun altında yer alan eşya saklama alanı defter, laptop ya da Ipad için uygun bir alan sunuyor. Ayrıca torpido gözünde maksimum 2 kg ağırlıkta olan çanta ve paketlerinizi devrilmeden taşımanızı sağlamak için bir çengel bulunuyor. Bir dizüstü bilgisayarın bile yerleştirilebileceği kapı cepleri son derece büyük alana sahip. Ayrıca orta kol dayama yerinin altında ve yanında da eşya yerleri ve diğer şeyler için bol alan var. Hatta çıkarılabilir bir çöp kutusu da bulunuyor. Hem ön hem arka koltukta güvenli bir şekilde bardakları taşımak için bardak tutucular yer alıyor.

XC40 teknoloji alanında, yeni 90 ve 60 serisi otomobillerde yer alan ödüllü güvenlik, bağlantı ve eğlence-bilgilendirme teknolojilerini kompakt SUV segmentine de getiriyor. Pazardaki en donanımlı kompakt premium SUV olan Yeni XC40'da yer alan güvenlik ve sürücü yardım özellikleri arasında Volvo Cars'ın Pilot Assist Sistemi, City Safety, Yoldan Çıkma Önleme ve Engelleme, fren desteği ile Kavşak Uyarısı ve sürücülerin dar park alanlarında manevra yapmalarını kolaylaştıran 360 derece kamera özelliği yer alıyor. Tüm güvenlik sistemleri, kullanıcıların Volvo'dan bekledikleri yüksek güvenlik seviyesini ve daha da fazlasını sunmak üzere ahenk içinde birlikte çalışıyorlar.



XC40 üretim anından itibaren D4 dizel ya da T5 benzinli dört silindirli Drive-E motorlar ile yola çıkıyor. Hibrit ve tam elektrikli olan diğer motor opsiyonlarının da ilerleyen zamanda sunulması bekleniyor. Yılın son çeyreğinde ise T4 AWD 2.0 190 HP benzinli, D3 FWD 2.0 150 HP dizel ve T3 FWD1.5 156 HP düz vites motor alternatifleri de XC40'ın yelpazesine eklenmiş olacak. XC40 sürücüsüne üç farklı kullanım modu da sunuyor.

Yeni Volvo XC40'la birlikte kullanıcıyla buluşacak olan Volvo On Call uzaktan erişim ve kontrol sistemi ise kullanıcılara pek çok kolaylık sağlıyor. Kullanıcılar, Volvo On Call'u telefonlarındaki bir uygulama ile kullanabiliyor ve uzaktan otomobillerine erişebiliyorlar.

AHMET SAİD ÖZEN

XC40 teknoloji alanında, yeni 90 ve 60 serisi otomobillerde yer alan ödüllü güvenlik, bağlantı ve eğlence-bilgilendirme teknolojilerini kompakt SUV segmentine de getiriyor.



HYUNDAI KONA

Zorlu rakip

Hyundai, SUV güvenirliğini, markanın çekiciliğini ve Avrupa'daki pazar payını artırmak için yepyeni modeli Kona'yı Türkiye'de satışa sundu. Hyundai Kona, şık tasarımı ve yenilikçi iç mekanıyla B-SUV segmentinde tüm dengeleri değiştirmeye hazır.



HYUNDAI'NİN YENİ AİLE kimliği olan basamaklı tip ızgarayı benimseyen Kona'nın ön yüzü oldukça etkileyici ve güçlü. Çoklu ön far grubu ve LED gündüz sürüş farları ön bölümdeki görsel etkiyi artırıyor. Çoklu ön far grubu, zarif ve keskin şekillerle kendinden emin bir duruş sergilerken aynı zamanda araca yenilikçi bir görünüm kazandırıyor. Cesur ön ve arka tasarımı sayesinde otomobil, beklenilenden daha geniş bir duruş sergiliyor. Tamamen yeni olan Kona'nın tasarımı, sıra dışı ve kaslı hatlardan oluşuyor. Geniş duruşu desteklemek adına üstündeki farklı kontrastlı çamurluk dizaynıyla karakterize edilen Kona, şık tavan barlarıyla da sportif ve maceracı ruhunu zirveye taşıyor. Aracın arka kısmındaki spoylerde yer alan LED arka lambası da görsel olarak tasarıma yardımcı oluyor.

Hyundai Kona, 4165 mm uzunluğa, 1.800 mm genişliğe ve 1565 mm yüksekliğe sahip. Kaslı görüntüsünü 18 inçlik jantlarla destekleyen Kona'nın siyah renk tavanı ve 9 farklı dış renk seçeneği bulunuyor. İç mekandaysa zarif ve kaliteli bir his veren gösterge paneli dikkat çekiyor. Bu göstergenin üstünde pürüzsüz yüzeyler bulunurken, boyalı parçalar da teknolojik ve konforlu karakteri temsil ediyor.

Hyundai Kona, tanıtılmasının üzerinden çok geçmemesine rağmen birçok ülkede Yılın Tasarımı ödülünü kazandı. Fakat Kona'nın tasarımı açısından aldığı en önemli ödüller ise IF Design ve Red Dot Design ödülleriydi. Ayrıca Hyundai Kona, Euro Ncap çarpışma testlerinden de beş yıldız alarak güvenliğini kanıtlamış oldu.

Hyundai Kona, en son teknoloji ürünü güç aktarma organları ve dört tekerlekten çekiş sistemiyle donatılıyor. Başlangıç seviyesinden itibaren Kona'da sunulan motor seçeneklerinde son derece yüksek tork ve mükemmel yakıt verimliliği bulunuyor. 1.0 lt ve 1.6 lt olmak üzere, iki farklı turbo şarjlı benzinli motor, manuel ve çift kavramalı (DCT) şanzımanlarla kombine ediliyor. Hyundai, 6 ileri manuel şanzımanı 120 beygir gücündeki 1.0 litrelik T-GDI seçenekte kullanırken, serinin en hızlı ve en keyifli versiyonu olan 177 beygirlik güçlü 1.6 litre T-GDI motoru da 7 ileri DCT şanzımanla sunuyor. Hyundai'nin kendi geliştirdiği 7 ileri çift kavramalı (7DCT) şanzıman ve dört tekerlekten çekiş sistemi sadece olarak yüksek güçlü 1.6-litre T-GDI versiyonda satışa sunulacak.

Bodrum'da yapılan basın toplantısında konuşan Hyundai Assan Genel Müdürü Önder Göker, Kona'nın Türkiye'deki satış hedefinin 3000 adet olduğunu vurgularken aynı zamanda en çok tercih edilen ve arzulanan bir SUV modeli olmasını ümit ediyoruz dedi. Göker ayrıca, "Kona, adını Hawaii'deki Kona Adası'ndan alıyor ve yerel dildeki anlamı Rüzgaraltı demek. Biz de Kona ile birlikte rüzgarı arkamıza almak ve satışlarımızla paralel özellikle SUV segmentindeki pazar payımızı artırmak istiyoruz. Bu doğrultuda, Hyundai olarak Türk tüketicisine 7 yıl veya 80.000 km'ye kadar çeşitli garanti seçenekleri ve uygun ödeme koşullarına sahip satın alma opsiyonları sunuyoruz" dedi. **AHMET SAİD ÖZEN - BODRUM**







SKODA KAROQ

SUV atağı

Skoda'nın SUV atağının yeni temsilcisi olan Karoq, Türkiye pazarına güçlü bir giriş yaptı. Karoq, 1.6 litre dizel motorun yanı sıra 1.0 ve 1.5 lt benzinli motor seçenekleriyle satılıyor.

SKODA MARKASININ SATIŞA sunduğundan bu yana kısa zamanda büyük beğeni toplayan Kodiaq ile başlayan SUV atağının devamı niteliğindeki Karoq, markanın segmentteki başarısını bir adım daha ileriye taşıdı. Markanın kompakt SUV segmentinde daha güçlü olmasını sağlayan Karoq, 121 bin 900 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu.

Skoda'nın kompakt SUV sınıfındaki temsilcisi olacak Karoq, gerek adı gerekse de tasarımı, yapısı ve donanımlarıyla tamamen yepyeni bir otomobil olarak öne çıkıyor. Tıpkı Kodiaq'ta olduğu gibi markanın SUV tasarım dilinin gerçek bir temsilcisi olan Karoq, modern dış görünümüyle etkileyici bir duruşa sahip. Keskin geometrik şekilli farlarla üç boyutlu bir görünüm sunan aracın ön bölümü, güvenlik ve sağlamlığı ifade ediyor.

Yandan bakıldığında ise aracın arkaya doğru alçalan tavanının, D-sütunu ve sivri arka kısımla görsel olarak uzatıldığı fark ediliyor. Şişkin çamurluklar ise, Karoq'un güçlü görünümünü pekiştiriyor. Aracın arka bölümünde kullanılan yatay çizgilerse, gövdenin genişlik algısını güçlendirmekte. LED teknolojili arka stop lambaları, iki parçalı olarak tasarlanmış. bir Skoda klasiği olarak, stop lambalarında "C" şeklini görmek de mümkün.





Araç 4382 mm uzunluğa, 1841 mm genişliğe ve 1605 mm yüksekliğe sahip. Böylelikle iç mekanda arka koltuktakilere 69 mm'lik bir diz mesafesi sunuluyor. 2638 mm'lik uzun dingil mesafesi (dört tekerlekten çekişli versiyonda 2630 mm) Karoq'a yolda konforlu bir sürüş sağlarken, iç mekanın da cömertçe şekillendirilmesine olanak tanımış.

Skoda Karoq, Türkiye'de ikisi benzinli ve biri dizel olmak üzere toplam üç farklı motor seçeneğiyle satışa sunuldu. Benzinli motorlar 1.0 lt 115 HP ve 1.5 lt 150 HP seçeneklerinden oluşurken, dizel motor olarak ise 115 HP üreten dizel ünite yer alıyor. 1.0 litre benzinli ve 1.6 litre dizel motor seçeneklerini, 6 ileri manuel veya 7 ileri DSG otomatik vites kutusu ile satın almak mümkün. Bununla birlikte 1.5 lt TSI benzinli motor, DSG otomatik şanzımanla eşleştirildi ve düşük yakıt tüketimi için silindir kapama teknolojisiyle donatıldı. Bu sistem, fazla güç gerektirmeyen durumlarda silindirlerin yarısını kapatıyor. Bunun yanında tüm motor seçeneklerinde start-stop ve fren enerjisi geri kazanım teknolojileri de mevcut. En zorlu koşullara göre geliştirilmiş ve sınıfında örnek oluşturacak bir şasiye sahip Karoq'un 1.5 lt motor seçeneğinde, Kasım ayından itibaren 4x4 çekiş özelliği de sunulacak.

AHMET SAİD ÖZEN



Mark Walton

TEDAVİ EDİLEMEYEN HASTA

'Bu motor, deposuna ne koyarsanız koyun, yılmadan çalışmak üzerine tasarlandı: Düşük oktanlı yakıt, katran, jelibon veya kum...'



OTOYOLDA sürüş yapmak benim için stresli, her yerde mümkün olduğunca hızlı kullanıyorum, her zaman geç kalıyorum. Sağ ayağımı o kadar sert basıyorum ki, başparmağımla balık yakalamaya çalışıyor gibiyim.

Problem şu ki otoyollar hep yoğun ve sol şerit her zaman otomobillerle dolu. Eğer şerit boşalır ve birkaç saniyeliğine özgürlük elde edersem, ölçüsüz bir heyecan yaşıyorum. Ani ve acele. Mahkum adasından kaçan bir hükümlü denizci gibi hissediyorum.

Ama çok uzun sürmüyor. Sonunda frene sertçe basıyorum ve yine yavaş otomobillerin arkasına takılıyorum.

Hızlı-yavaş, hızlı-yavaş, sinir-eğlence, sinir-eğlence. Otoyol sürüşleri büyük tekerleklerin üzerinde duygusal değişim deneyimi gibi.

Size bir başka gün yaşadığım olayı da anlatayım: 80 km/s sabit hızda gitmek gerçekten memnun edicidir. Bu, bir başka eski Land Rover almamın (bu defa 1978 model bir Series 3) ardından açığa çıktı. Alındıktan itibaren sadece bir aile onun sahibi olmuş. Kısa aks aralıklı, sert tavanlı. Çok az aşınmaya uğramış. Genel olarak sağlam, orijinal ve güzel. Onu yerel bir yerde buldum ama Kuzey Yorkshire'da yaşayan babamla paylaşacağım bir proje olarak aldım. Bu da onunla 260 km yolculuk anlamına geliyordu. Araç böylece onun kendi kulübesinde yaşamına devam edebilecekti.

Sebebini bilmiyorum ama bu kuzey yolcuğunda çok gergindim. Yani, Land Rover'lar dünyayı keşfetti. 70'lerde ailelerin Series 3 hikayeleri dolu. Onlar Bağdat'tan Singapur'a Nouakchott'a kadar her yere gidiyorlardı. Benim tüm yapmam gereken ise, otoyoldan istediğim çıkışa gitmekti.

Ayrıca benim aracımda Land Rover'ın efsanevi 2.25 lt dört silindirli benzinli motoru vardı. Deposuna ne koyarsanız koyun, yılmadan çalışmak üzere tasarlanmıştı. Düşük oktanlı yakıt, katran, jelibon veya kum... Fark etmez.

Yine de benim güvenimi sarsan başka hususlar vardı. 40 yaşında olması gibi, 70'lerde British Leyland tarafından yapılmıştı. Araçla ilgili en sofistike şey, uzun huzmeli farları açtığınızda göstergede yanan mavi ışıktı.

Planı başarmak adına 65 km/s sabit hızla, dört saatlik yolculuk hesap etmiştim. Buna yol kenarına park edip, tutuklanmadan kendi popoma masaj yapmaya çalışacağım yarım saatlik mola da dahildi. Land Rover'ın koltukları pek rahat değildi; o günlerde rahat, koltuklar birer opsiyon olarak satılıyordu. Koltuk düz, vinil kaplı ve içerisinde biraz köpük var. Yani dört saat boyunca sert bir zeminde oturmam gerek.

Artık yolculuk zamanı gelmişti ve Cumartesi sabah erken saatte hazırdım. Otoyola girdim ve 80 km/s hızda dört nala gidiyordum! Seksen! Ayrıca motor, yol ve rüzgar sesinin getirdiği gürültüye de dayanabiliyordum! Bu yolculuk, düşündüğümden daha akıcı olacak gibiydi.

Sonrasında sabitlendim. Gerçekten sabitlendim. En sağ şeritte sabitçe ilerledim. Monoton, değişmez, tek düze 80 km/s hızda gelecek birkaç saate odaklandım. Geçiş yok, hızlanma veya frenleme yok. Öndeki aracı geçme konusunda sabırsızlık yok. Otoyolda hız kameralarının olduğu yerlere geldim. Alışkanlıktan göstergeye basmadan frene bastım. Oh hayır! Tamam! Hiçbir şey yapmama gerek yok, zaten yavaş gidiyorum!

80 km/s hızda gitmek çok rahatlatıcı, çok huzurlu... Bunu kim bilebilirdi ki? Hiçbir zaman şeridimden çıkıp kendimi kamyonların tehlikesi altına atmam gerekmedi. Düşünmeye zamanım oldu. Land Rover'ın güzel göstergelerini izledim. Dünyayı seyrettim.

Bunu kesinlikle tavsiye ederim. Diğer araçların beni takdir edeceği bir sükunet buldum. Sanırım bunun için kornaya basıyorlardı.

Editörümüz Mark, deposuna katran veya jelibon koyabileceği bir araç satın aldı

Wowwo'nun yeni reklam yüzü Sinan Akçıl oldu



İstanbul'da Kartal, Topkapı, Basın Ekspres, İstoç, ve Tuzla lokasyonlarında, İstanbul dışında Ankara, İzmir, Antalya, Bursa'da mega showroomları ve 51 ilde 2.000'den fazla üye galerisi ile hizmet veren Wowwo, vatandaşlarımıza 14 binden fazla araç sunan dev bir sistemi. Geliştirdiği sistem bakımından Türkiye'de ilk ve tek olan Wowwo, vatandaşların yüzde 30 peşinatla sistemdeki binlerce araçtan birini 36 aya varan vadelerle şirket bünyesinde senetle satın almalarına imkan tanıyarak öncü ve yenilikçi olma hedeflerini sürdürüyor.

2018 yılı ciro hedefi 1,5 milyar TL olan Wowwo, öz sermayeden aldığı güçle, bugün ayda ortalama 1.500'den fazla araç satışı gerçekleştirerek sektördeki başarısını her geçen gün arttırırken, yüzlerce çalışanı ile geniş bir istihdam yaratarak Türkiye ekonomisine de büyük bir katkıda bulunmaktadır.

Bünyesinde İnşaat, Enerji, Telekomünikasyon ve Üretim alanında, Türkiye ve Amerika merkezli halka açık ve özel şirketler bulunduran Yeşil Holding'in Yönetim Kurulu Başkanı Engin Yeşil, 23 Mayıs 2018'de Zorlu PSM'de gerçekleşen basın toplantısında şunları söyledi:

"Yeşil Holding olarak bulunduğumuz sektörlerde hep ilklere imza atmaya çalıştık; yeni bir inovasyon, yeni bir bakış açısı, farklı bir pazarlama stratejisi, yeni bir üretim teknolojisi gibi bileşenler, şirketlerimizin başarısı ve hızlı büyümesinde önemli rol aldı ve bize hep rekabet avantajı sağladı.

Wowwo, ikinci el araçlara vatandaşlarımızın daha kolay erişebilmesi için, araç sahibi olmak ya da araç modelini yükseltmek isteyenlerin karşılarına çıkan banka kredisi skoru, kefil zorunluluğu gibi problemleri bertaraf eden bir sistem geliştirdi. İkinci el araçları, esnek ödeme koşullarıyla, kefilsiz, banka kredisiz ve senetle satış imkanı sunarak sektörde bir ilke imza attı.

Yeşil Holding Yönetim Kurulu Başkanı Engin Yeşil: "Bütün bu çalışmalarımızın neticesinde, hızla büyüyen, inovatif kuruluşumuz Wowwo'nun yolu; saygınlığı, tevazusu, sempatisi ve yeteneği ile toplumun takdirini kazanmış, geniş kitlelerce sevilen Sinan Akçıl ile kesişti. Kendisi, bundan sonra Wowwo'nun reklam yüzü olmuştur. Bu birlikteliğin kuruluşumuzun pazarlama çalışmalarını desteklemekte etkili olacağından şüphemiz yok. Son olarak sevgili Sinan Akçıl'ın oyuncu ve müzisyen olarak yer aldığı yeni kampanyamızın reklam filmlerini görüş ve beğenilerinize sunuyoruz" diyerek sözlerini Wowwo'nun süprizlerle dolu yeni reklam kampanyasını anlatarak noktaladı.

Brisa ve İnci GS Yuasa sektöre enerji katmaya hazırlanıyor

Brisa ve İnci GS Yuasa, geçtiğimiz günlerde gerçekleştirilen imza töreni ile Türkiye otomotiv sektörüne hizmet edecek yeni bir iş birliği başlattıklarını duyurdular. Anlaşma ile Brisa, Yuasa markasının Türkiye yenileme pazarındaki yetkili distribütörü konumuna ulaştı. Aynı zamanda anlaşma kapsamında İnci GS Yuasa, Brisa'ya ait Otopratik markası için akü üretimi gerçekleştirecek. Otopratik marka akülerin üretimine Haziran ayında başlanacak ve bu ürünler Yuasa marka aküler ile birlikte Haziran'dan itibaren Brisa'nın Lassa, Bridgestone tabelalı mağazaları ile Otopratik ve Propratik mağazaları da dahil olmak Türkiye'nin dört bir yanındaki satış noktalarından temin edilebilecek.





Mercedes-Benz Akademi Güvenli Sürüş Eğitimi

Gaziantep'te yapıldı

2015 yılında yalnızca kadın kullanıcılara özel olan ve İstanbul'da ücretsiz düzenlenen eğitimler bu yıl kadın ve erkek tüm Mercedes-Benz kullanıcılarını kapsayacak şekilde genişletildi. Gelen talepler doğrultusunda 2017 yılında İzmir ve Ankara şehirlerinin de eklendiği eğitim programı 2018 yılında ise Gaziantep ve İstanbul'da gerçekleştiriliyor. Güvenli Sürüş Eğitimine katılanlar ıslak ve kuru zeminde fren, engelden kaçış manevrası, aktif park ve çarpışma önleme, buzda yön değiştirme ve slalom konularının yanı sıra trafikte karşılaşabilecekleri beklenmedik acil durumlar için ilk yardım ve yangın söndürme eğitimleri de alıyor.

2018 yılının ilk eğitimi 12-13 Mayıs tarihlerinde Gaziantep Ortadoğu Fuar Merkezi'nde ücretsiz düzenlendi. Eğitimde Mercedes-Benz otomobil sahipleri kendi araçlarını daha yakından tanıdılar ve trafikte daha güvenli araç kullanabilmek için yeni yetenekler edindiler. Mercedes-Benz Türk'ün 2013 yılında TEGV işbirliği ile hayata geçirdiği MobileKids Trafik Eğitim Projesi'nin mobil eğitim birimi Trafik Ateşböceği de etkinlikte yerini aldı.

Gavin Green

DENEYİMİN SESİ

'Lehman Brothers iflas ettiğinde, çoğu otomobil üreticisi yatırımı kesti. Jaguar Land Rover ise bunu yapmadı'



BUNDAN 70 YIL önce nisan ayında, Rover Company, siviller için bir arazi aracı tanıtmıştı. Hedef kitlesi, çiftçiler ve arazide çalışanlardı. Land Rover savaş öncesi ciddi üretimler başlayana kadar Rover sedanların yanında kolay para kazanmanın geçici yöntemiydi. Maliyet düşürmeye odaklıydı. Basit (ve ucuz) ahşap şekiller, gövdeyi biçimlendiriyordu. (Bu kadar basit bir tasarım hala güzel görünürken günümüzün karmaşık ve modern SUV'larının çirkin görünmesi, tasarım öğrencilerine verilmesi gereken bir ders).

Range Rover'ı da barındıran Land Rover, en karlı otomobil markalarından biri haline geldi. Oysa Rover markası ise çoktan öldü.

Fakat 2018'de sadece Land Rover 70. Yaşını kutlayan marka değildi. 70 yıl önce ekim ayında yeni şekillenen Jaguar Cars'dan ilk spor otomobil XK120 gelmişti.

Bunlar Jaguar Land Rover'ın önemli kilometre taşları. Onlar şimdi Britanya'nın en büyük otomobil üreticisi oldular. Ama aynı zamanda başka önemli bir yıl dönümü daha oldu. Bu yılın mart ayı, Tata'yı almalarının 10. Yılıydı.

Bunun gibi Tata'ya da yeni ürünler için önemli yatırımlar yapıldı. Çinli Geely'nin Volvo'da başarılı bir dönüşüm gerçekleştirmesi gibi. Tüm bunlar, önceki sahibi Ford'a göre JLR yönetimine daha fazla özgür alan sağladı. Yeni platform ve motorlara yatırım yaptılar. Premium araçların daha düşük segment araçlarla parça paylaşımı yapmaması gerektiğini fark ettiler. Çin dahil yeni fabrika yatırımları oldu. Jaguar ve Land Rover, tasarımda giderek daha Britanyalı hale geldi. Ama ilginç bir şekilde aynı zamanda daha uluslararası bir görünüm yakaladı.

Tata'nın en iyi anları, devralmanın ardından Lehman Brothers iflas ettiğinde geldi. Çoğu otomobil üreticisi satışları ve karları azalınca yatırımlarını kesti. JLR ise tam tersini yaparak Tata'yı finanse etti.

Ratan Tata bana birkaç yıl önce şöyle demişti: "Elbette ne yaptığımızı merak ettiğimiz anlarımız oldu. daha fazla ürüne ihtiyacımız vardı. Yeni, güzel ürünlerle bir şansımız olabilirdi. Aksi halde hiç şansımız yoktu. Bu yüzden yatırım yaptık."

Çoğu Hindistan bankasının desteğiyle JLR harika bir yeni model programına başladı. Daha öncekilerden çok farklıydı. Bunlar arasında alüminyum gövdeli Range Rover ve Range Rover Sport, Jaguar F-Type ve XE, JLR tarihinin en hızlı satılan modeli Evoque da vardı.

Elbette risk almışlardı ama aynı zamanda bir aydınlanmaya yol açtılar. Dünya krizden uyanırken JLR birkaç yeni modele öncülük etti.

2010 yılında Ratan Tata ile ilk röportajımda, Mumbai'deki iş merkezi bölgesi olan şirketin global binası Bombay House'daydık. Hindistan'da ailesinin ismi diğer markalardan daha fazla öne çıkıyor; büyük kamyonlardan küçük araçlara, mineral sulardan cep telefonlarına kadar her yerdeler. Hindistan'da ismi her yerde görünen bir adama göre Ratan Tata sahne ışıklarından uzak durmayı seviyor. Çok az röportaj veriyor. Çılgınlıkları arasında kurumsal jetlerinden birini kullanmak var (amcası ve selefi Tata başkanı Air India'yı kurmuştu). Aynı zamanda bir Ferrari'si var ve bu onu otomobillere karşı tutkulu kılıyor.

Ford'un Jaguar ve Land Rover'ı satmaya karar verdiğini açıkladığı 2007'ye döndüğümüzde, CEO Geoff Polites, Tata dahil taliplerle buluştu. Gaydon'daki Heritage Motor Centre, yeni potansiyel firmaları karşılamak için garip bir yerdi. Burası, ülkenin otomotiv endüstrisinin mezarlığıydı. Hepsi burada yatıyor: Austin'den Triumph'a, Albion'dan Rover'a, Alvis'ten Wolseley'e kadar birçok firma... Tüm bu harika isimler, artık yok.

Polites, gelenlere binanın iki katı olduğunu söyledi: "Altımızdaki katta tüm o eski Britanyalı markalar var. Onların hepsi öldü. Öldüler çünkü değişmediler. Biz burada birinci kattayız ve burada kalmak istiyoruz." Malesef Polites o zaman kanser hastasıydı ve devralmanın ardından bir ay sonra hayatını kaybetti.

Tata başkanı görevine getirilen Ratan Tata, sessizce otomobil tarihinin en harika dönüşümlerinin birinin üstesinden geldi. Jaguar ve Land Rover artık çok başarılı. Hindistanlı bu adam, uzun yıllar sonra da bu başarısıyla anılacak.

CAR dergisine 33 yıl önce katıldı. Ama 70. yıl dönümüne daha var...

Pirelli: 2017 entegre faaliyet raporunda dijital dönüşüm hikayesini anlatıyor



Şirketlerde dönüşüm yaratan dijital teknoloji, daha hızlı, daha çevik ve rekabetçi hale getiriyor. Pirelli'nin 2017 Entegre Faaliyet Raporunda şirketin dijital dönüşümün hikayesine işlerini büyütmenin anahtarını dijital dönüşümde bulan beş 4.0 girişimcisinin öyküleri eşlik ediyor. Pirelli'nin "Data meets passion" (Veri ile tutkunun buluşması) başlıklı 2017 Entegre Faaliyet Raporu, şirketin faaliyet raporlarında rakamların ötesine geçip sanat ve edebiyatı katma geleneğini sürdürüyor ve sanatçı Emiliano Ponzi'nin yanı sıra üç uluslararası ünlü yazar: Mohsin Hamid, Tom McCarthy ve Ted Chiang'ın sanatsal ve kültürel katkılarıyla sunuluyor. Sanatçı ve yazarlar, dijital teknolojinin topluma ve insanlara değişimi nasıl empoze ettiğini anlatıyorlar.

Dijital inovasyon, Pirelli'de başka şeylerin yanı sıra büyük kurumsal ve kültürel değişimlerle birlikte süreç geliştirmeleri de sağlıyor. Bunlarla birlikte, Pirelli'nin müşterileriyle ilişkisinde devrim yaratmasını sağlayan bir dijitalleşme süreci de şirketi ileri Endüstri 4.0 modeline taşıyor. Bu gelişmeler, 2017 yılında Connesso ve 2018 yılında Cyber Car olmak üzere Cenevre Otomobil Fuarı'nda başarıyla lanse edilen inovasyonlarla da kanıtlanmış bulunuyor.

Faaliyet raporunda yer verildiği üzere kendi iş fikirlerini bir ileri teknoloji modeli olarak geliştirebilen beş 4.0 girişimcisinin hikayelerinin de aynı ölçüde başarılı olduğu görülüyor. 3Bee adlı şirketin, sensörler kullanarak arı kovanının tüm üretim döngüsünün uzaktan izlenmesini sağlayan yüksek teknolojili bir arı kovanı geliştirmesi bunun bir örneği. Diğer yandan eski bir mimar tarafından kurulan Alter Ego firması, 3D yazılımı sayesinde ekolojik olarak sürdürülebilir sörf tahtalarını siparişe göre üretiyor. Blockchain teknolojisi kullanan Demeter.life, sürdürülebilir tarımı geliştirmek amacıyla tüketiciler ile dünya çiftçileri arasında doğrudan bir ilişki yaratabiliyor. Tappezzerie Druetta, 3D projeksiyon ve sanal odalar kullanarak müşterilerinin özel tasarım ürünleri sipariş etmelerine imkan veren bir aile şirketini (1953 doğumlu) yeniden canlandıran iki kardeş tarafından yönetiliyor. Son olarak, 5.000 kumaş ve 1 milyardan fazla olası kombinasyonla yola çıkıp ilk online platformu sunan Differenthood, benzersiz giysiler %100 İtalyan malı ürünler yaratmanızı ve daha sonra bunları toplulukla paylaşmanızı sağlıyor, ancak başka kullanıcılar bu ürünleri satın aldığında para kazanıyor.
Bu genç girişimcilerin 4.0 "şirketleri"; The New York Times, New Yorker, Le Monde, Esquire ve Vogue gibi dünyanın en prestijli yayınları için kapaklar çizen uluslararası üne sahip sanatçı Emiliano Ponzi'nin aynı derecede yenilikçi bir teknikle çizdiği illüstrasyonlarıyla görselleştirildi. Ponzi, sanal gerçeklikte çizim yapmak için ilk defa yenilikçi bir teknik kullandı ve temel çizgilerle pastel tonları baz alan stili sayesinde beş 4.0 girişimcisinin dünyalarını ve kendi etki alanlarını nasıl değiştirdiklerini anlatan 3D ortamlar ve 360° etkileşimli videolar yarattı.

Klasik zamanı

Hem üretildiği yıllarda, hem de geçen zaman içinde kendine özel bir hayran kitlesi oluşturan klasik otomobiller İstanbul'da buluşuyor. 1886 yılında üretilen Benz modelinden başlayarak, Batman filminde kullanılan Batmobile'e, Hulusi Kentmen'in 1956 model Ford marka otomobilinden, Şoför Nebahat filmindeki 1952 model Desoto'ya kadar 450'den fazla otomobil ve klasik ticari araç, Antika Otomobil Federasyonu (AOF) tarafından 29 Haziran – 1 Temmuz 2018 tarihleri arasında TÜYAP Fuar Merkezi'nde düzenlenecek "Klasik Otomobil Festivali'nde" otomobil tutkunlarını nostaljik bir yolculuğa çıkaracak.

Türkiye'nin her noktasından yüzlerce klasik araç, ziyaretçilerini en az yarım yüzyıl öncesine taşırken, festivalde Harry Potter, Marilyn Monroe, Batman, Sadri Alışık, Hulusi Kentmen, Müzeyyen Senar ve birçok ünlünün otomobillerine dokunabilecek ve 50'li 60'lı yılların kamyonlarıyla, otobüsleriyle, kendilerini eski bir filmin içinde bulacaklar.



Motosiklet hayali kuranlara elektrikli 'Super Soco'

Eğer bir motosiklet hayaliniz varsa... Bu motosiklet, hem şık, hem ekonomik hem de güvenli olsun diyorsanız; elektrikli Super Soco tam size göre. Üstelik büyük şehirlerdeki trafikten iki teker üzerinde kurtulmak da cabası. Tek şarjla 80 kilometre yol alabilen ve taşınabilir özelliği ile ister evde ister işyerinde 6 saatte doldurulabilen bataryalar ise elektrikli Super Soco modellerinin en büyük kolaylığı...

Türkiye'de, kuruluşu 1950'li yıllara dayanan Kuralkan güvencesiyle sunulan Super Soco modellerinde kullanılan elektromotor Bosch markasının imzasını taşıyor. Üstün teknolojisi, benzersiz şık tasarımı, dünya markaları LG, Panasonic ve Samsung tarafından üretilen bataryaları ile Super Soco'lar motosiklete farklı bir bakış açısı getiriyor. Güvenlik özellik ve donanımlarıyla "güven" sunan Super Soco'lar, çift batarya özelliği ile de menzili iki katına çıkartarak 160 kilometreye ulaşmayı sağlıyor.
Super Soco, motosiklet ehliyeti almadan sahip olduğunuz otomobil ehliyetleriyle kullanabılabiliyor.





Peugeot Türkiye Genel Müdürü İbrahim Anaç:

Geniş ürün yelpazemiz bizim avantajımız!

Vodafone Park saha içi röportaj serimizde İbrahim Anaç'ı konuk ettik. Peugeot Türkiye'nin 2018 hedeflerini ve gelecek planlarını konuştuk.

MAHMUT HAYIRLIOĞLU FOTOĞRAFLAR:ONESHOOT.IT

PEUGEOT TÜRKİYE'NİN ilk Türk Genel Müdürü olan İbrahim Anaç'la keyifli bir söyleşi gerçekleştirdik. Peugeot Türkiye'nin gelecek vizyonunu ve hedeflerini konuştuğumuz söyleşide İbrahim Anaç, DS markası ile Premium araç sahibi olmak isteyen müşterilere ulaşacaklarını belirtti.

Mahmut Hayırlıoğlu: Peugeot Türkiye'nin ilk genel müdürüsünüz bu bizim gurur duyduğumuz bir durum. Özellikle uzun yıllar bu sektöre yol arkadaşlığı yapmış biri olarak bu durum beni de gururlandırdı. Car okurlarına bu konudan bahseder misiniz?

İbrahim Anaç: Sektörde zaten Türk yöneticileri yönelimi ağırlıklı olarak son birkaç yıldır vardı. Sadece tek marka kaldı Türk genel müdürle yönetilmeyen. Bunun yanı sıra PSA'da yerel yöneticilere görev verme eğilimi son yıllarda öne çıkmıştı. Bunun çeşitli nedenleri tabi Türk genel müdür bizim Pazar koşullarımızı çok daha iyi biliyor. Ülkenin koşullarını çok daha iyi analiz ediyor, ona göre yön verebiliyor. Bayi teşkilatıyla daha iyi iletişim kurabiliyor. Türk tüketicisinin ihtiyaçlarını bilip ona göre strateji oluşturabiliyor. Bu nedenden ötürü bu göreve atandım. Aynı zamanda Fransızca bilmeyen ilk genel müdürüm. Fransızca dersleri almaya başladım. Adaptasyon sürecim çok kısa oldu. Benim değişim misyonumda var belli değiştirme ve geliştirme gibi ciddi bir misyonu üslendim. O yüzden çok mutluyum ve çok da yoğun çalışıyorum son 6 aydır. İnşallah markamızı çok güzel yerlere taşıyacağız.

M.H: Daha önce bir Uzakdoğu markasındaydınız şimdi bir Avrupa markasındasınız. Bu iki marka arasındaki farklar neler?

İ.A.: Tabii iki markanın kendine göre kültürü var. İki büyük grubun kendine göre bir şirket kültürü var. İşin temelinde genel konular aynı, sonuçta bir işi yönetiyorsunuz. Genel disiplinler aynı diğer değişikliklere de adapte oluyoruz. Türk yöneticisinin en büyük özelliği adaptasyon yeteneğidir. Biz değişen şartlara çok çabuk adapte olabiliyoruz. Yaşadığımız ülkeden kaynaklanıyor. Türkiye'de adrenalin hiçbir zaman eksik olmuyor. Böyle bir özelliğimiz olduğu için marka geçişi hiç zor olmadı. Tabii eski markamda öğrendiğim şeyleri yeni markama da uyarlama imkanım oluyor. Yeni markamdan da öğrendiğim çok şey var.

M.H.: Bu yılı neredeyse yarılıyoruz öncelikle 2017'yi Peugeot açısından değerlendirir misiniz?

İ.A.: Türkiye'de pazar geçen yıl yüzde 2.8 – 3 civarında küçüldü, seneyi 956 bin adetlik satışla kapattı. Peugeot olarak biz yüzde 14'e yakın büyüdük. 40 bin adetin üzerinde bir satış gerçekleştirdik. 2017 Peugeot açısından oldukça iyi bir seneydi. Bu başarı bizim için umut verici. Önümüzdeki yıllarda da bu başarıyı artırarak devem ettirmeyi hedefliyoruz.

M.H. Peki 2018'e gelirsek. Özellikle dövizin çok hareketli olduğu dönemde kurlar sürekli dalgalanıyor. Nasıl bir tedbir politikanız var ve ilk 4 aylık dönemde markanızın durumu nedir?

İ.A.: Önce ilk dört ayı anlatmakla başlayayım. Pazarda yüzde 1.1 gibi daralma var. Hafif ticari tarafı biraz azalmış. Yine de geçen seneye yakın seyrediyor diyebiliriz. Biz ise yüzde 3'e yakın büyüdük. 10 bin adete yakın bir satış elde ettik bu dönemde. Özellikle SUV alanındaki başarımız katlanarak devam ediyor. 3008 modelimiz lokomotif rolünde ve o sürüklüyor bizi. İlk çeyrek için oldukça iyi durumda olduğumuzu söyleyebiliriz. İnşallah yılın sonunu da böyle getirmeyi umuyoruz.

Son aylarda dövizdeki tırmanış işimizi yönetmeyi zorlaştırıyor. Birçok markada olduğu gibi araçlarımız ithal ve dolayısıyla maliyetlerimiz artıyor. Biz hala tüketiciye uygun koşulları sunmak zorundayız ve şu anda bunu yönetmek kolay olmuyor. Umarız belli bir süre istikrara kavuşur ve kurlar normale döner. Tabii geçmişten gelen tecrübelerimiz var. Bu tür dönemlerde ne yapmamız gerektiğini biliyoruz. Çeşitli yöntemlerimiz var, bunları devreye alarak fiyat istikrarını sağlayabiliyoruz. Bizim sektörümüz temkinli iyimserliği gerektirir. İyimserliği elden bırakmıyoruz ama temkinli olarak.

M.H.: Sizin dönemizle beraber Peugeot Türkiye bünyesine PSA'nın bir diğer markası DS'de katıldı. Bununla ilgili okuyucularımıza neler söylemek istersiniz?

İ.A.: DS, PSA Grubu'nun Premium markası. Biz DS 7 Crossback'le Haziran ayından itibaren DS markasını satmaya başlıyoruz. Yapılanmamız devam ediyor. İstanbul'da ilk Showroomu açacağız. İstanbul'da ikinci, Ankara ve İzmir Showroomlarımızla yapılanacağız. Şu an hedeflerimiz mütevazı ama birkaç yıl içinde satışların 5 binlere ulaşacağını düşünüyoruz. Şuna inanıyoruz müşterilerimiz DS'i test ettikten sonra beğenecekler. Premium kalitesini aracın her yerinde hissedecekler. Her donanımın bir tasarım hikayesi var. Çok farklı deneyim yaşatacak bir otomobil.

M.H.: Peugeot Türkiye olarak 2018 hedeflerinizi nasıl belirlediniz?

İ.A.: Yaklaşık yüzde 5 pazar payı hedefliyoruz. 47 bin araç satacağız planımız bu yönde. Oldukça iddialı bir hedef ve yine yüzde 15 gibi bir büyümeyi hedefliyoruz. Bunu yapmak için çok aksiyon aldık. Bunlardan biride bayi teşkilatımız. Bayi teşkilatımızda ciddi yapılanmamız var. Hem var olan bayilerimizin güçlendirilmesine yönelik hem de yeni bayiler açarak büyümeyi hedefliyoruz.

M.H.: Peugeot, SUV sınıfında oldukça iddialı bir hale geldi. Bu sınıftan ve Peugeot'nun SUV rüzgarından bahseder misiniz?

İ.A.: Bu konuda Peugeot iddiasını 2016 yılında duyurmuştu. Yılın başındaki basın toplantısında 2016 yılının SUV yılı olacağını belirmişti. Takip eden yıllarda SUV pazarında iddialı bir marka haline geleceğini belirtmişti. Nitekim 3008'le tüketicinin çok beğenisini kazandı. Biz 3008'de satışımızı 2 katına çıkarmış durumdayız. Geçen seneye göre. Tabii fabrikanın bize tahsis ettiği 3008'in de satışta etkisi büyük. Daha çok 3008 alırsak bu yıl satışımızda artar. Peşinden 5008 devreye girdi. O da piyasada iddialı bir otomobil. Ben 5008'in yılın ikinci yarısından sonra beklediğimiz potansiyeli yakalayacağını düşünüyorum.

Tabii ürün gamımız sadece SUV'lerle sınırlı değil. Hafif ticari araç konusunda da oldukça iddialıyız. Bu konuda da modellerimiz farklı müşteri kitlelerine çözümler sunuyor. 2018'de bu sınıfta iddiali konumuzu devam ettireceğiz.



"DS, PSA Grubu'nun Premium markası. Biz DS 7 Crossback'le Haziran ayından itibaren DS markasını satmaya başlıyoruz. Yapılanmamız devam ediyor. İstanbul'da ilk Showroom açacağız."



Peugeot Genel Müdürü İbrahim Anaç ile Genel Yayın Yönetmenimiz Mahmut Hayırlıoğlu röportaj sonrası Vodafone Arena hatırası fotoğrafı çektirdi.

M.H.: Cenevre Fuarında bu yıl Peugeot standında 508 ve Rifter'ı gördük. Bu modellerde de bahseder misiniz okurlarımıza?

İ.A.: Hem 508 hem de Rifter tüketicinin ilgisini çekti. Rifter, ticari araç sınıfına yeni bir standart getirecek. Bir ticari araç olarak beklentileri karşılarken, bir otomobil konforunu sunacak şekilde tasarlanmış bir ürün. Oldukça iddialı olacağını söyleyebiliriz. Son çeyrekte Türkiye'de pazara sunmayı hedefliyoruz.

508 ise Peugeot'nun yeni nesil sedan otomobili. Biraz cuope tarzı bir otomobil ve oldukça iddialı. Tasarımı bence mükemmel. Yıl sonunda da onu sınırlı sayıda getireceğiz. Sınırlı sayıda tüketicimizle buluşturmuş olacağız.

M.H.: Ürün yelpazesi en geniş markalardan birisiniz. Bunun avantajları nelerdir?

İ.A.: Çok geniş ihtiyaçları karşılayabilecek ürün gamımız var ve bu çok büyük bir avantaj. Çok farklı kesimden, çok farkı profilden tüketicilerle markamız buluşabiliyor. Zaman içerisinde ihtiyaçlar değiştikçe, bizi tanıyıp bize güvendikleri için diğer ürünlerimize ilgileri çok daha kolay kazanılabiliyor. Örneğin 301'le bizimle tanışan müşterimiz ihtiyaçları değişince 2008'e geçebiliyor. Oradan 3008'e sıçrayabiliyor. Ticari araç müşterimiz ihtiyacı değiştiğinde binek modellerimize geçiş yapabiliyor. Biz müşteri memnuniyetini çok önemseyen bir markayız. Böyle olunca da güzel deneyim yaşayan müşterimiz markanın içinde kalıyor. Mevcut müşterilerimize satış oranımız oldukça yüksek.



PORSCHE

911. Rakipsiz yarış başarıları. Otomobil gibi sürüşe sahip SUV'lar. Dünyanın en harika spor otomobil üreticisinin 70. yaşını kutluyoruz.



PORSCHE'NİN KÖKENİ çok daha gerilere dayanıyor olabilir ama 2018 yılı, ilk yol otomobili 356'dan bu yana 70 yılı temsil ediyor. Ferdinand Porsche şu an şirketi görse çok farklı bulacaktır; artık spor otomobilden daha fazla SUV satıyor ve elektrikliye doğru gidişat çiziyorlar. Ancak 356'dan bu yana devam eden ruhu kalıcı olarak duruyor. Herhangi bir Porsche'yi kullanarak bu etkileri anlayabilirsiniz.

356'nın başarısı, tüm zamanların en zengin ve en renkli otomotiv hikayelerinin birinin oluşmasının kapsını açtı. Spor otomobillerin referans noktası olarak kalan 911'den bolca yarış zaferlerine, ikonik Le Mans otomobillerine, Carrera GT gibi 1986'da sınırları zorlayan 959 ve son zamanlardaki 918 Spyder'a kadar birçok efsanevi deneyim yaşattılar. 90'larda ölümle adeta dans ederek su soğutmalı motorlara geçtiler, Boxster, Cayman modellerini ürettiler ve yüksek satış adetleri yakalayan SUV'ları pazara sürdüler. ▸

CHE 70 YAŞINDA



BİR İLK: PORSCHE 356

BİR ZAMANLAR...

Volkswagen'in halk otomobilinden doğan 356, Porsche hikayesinin ilk bölümünü oluşturuyor. Bugün bile hala izlerini görmek mümkün...




PORSCHE
HELLA
LE MANS
142
324 XOO



NSANLAR Porsche hakkında neden bu kadar tutkulu? Bunun sebebi, 70 yıllık geçmiş veya kaya gibi sağlam mühendislik, anında tanınabilen tasarımı veya tüm o muhteşem Le Mans zaferleri olabilir. Ama tüm bunların üzerinde otomobillerin verdiği his var. Şirket bugünlerde SUV modellerinin getirdiği büyük bir kara sahip olabilir ancak bu araçlar bile otomobiller gibi yol tutuş sunuyor. Elektrikli Porsche'ler çizim tahtasında veya CAD ekranlarında ortaya çıktığında, onların sürüşlerinin de gerçek bir Porsche gibi olacağına dair düşünmeden bahse girebilirsiniz.

Ferrari-Enzo, Lotus-Chapman'da gördüğümüz şekilde birçok harika markada olduğu gibi Porsche bir adamın tutkusuyla yapıldı. Yada bir aile diyebiliriz. Hikaye gerçekten 1948'deki 356 ile başlıyor. Bu, Porsche şirketinin ilk gerçek üretim otomobiliydi. Plan Ferdinand Porsche'nin oğlu Ferry'e aitti. Finansmanın bir kısmı, Ferdinand Porsche tasarımı Volkswagen Type 60 (daha çok Beetle olarak biliniyor) satışından elde edilen lisans bedelleriyle karşılanmıştı. 911'in gelişinden iki yıl sonraya kadar, 1965 yılına dek üretimde kaldı.

Beetle genlerini 356'da görmek mümkün; arkaya monte edilen hava soğutmalı boxer motor ve burulma kirişli süspansiyon. İlk versiyonlarda Beetle'dan daha fazla ortak nokta bulunuyordu. Daha sonra güncellenen A, B ve C versiyonları giderek daha iyi hale geldi. Güç ise 40 HP'den 95 HP'ye kadar çıktı. Buradaki 1958 model 356A. 1955 yılında A versiyonu çıktığında çok ses getirdi. Eğimli iki parçalı ön cam, daha büyük kapasiteli 1600 cc motorun sunulması, çeşitli süspansiyon ve kabin güncellemeleri gibi yenilikleri vardı.

Arkadan kayma için ihtiyacımız olan her şey var





Buradaki araç da nadir modellerden. Orijinal olarak Avustralya'ya ihraç edilmiş ve bu yüzden sağdan direksiyonlu. Renk özel olarak Avustralyalılar için. Tam olarak yeşil değil ve tam olarak krem rengi de değil. Sanki biri naneli çayın içine yanlışlıkla süt dökmüş gibi.

Leeds'deki Porsche Merkezi'nin öncülüğünde mekanik ve gövde açısından restore edildi. Sadece 12 bin km'de. Bu otomobil adeta 1958'den 2018'e ışınlanmış ve buradaki yollarda dolaşmaya başlamış gibi.

İçerisi Retro tutkunlarının rüyası gibi. Klasik buzdolapları, tost makineleri ve radyolar sizin tarzınızsa, burada bir tasarım cennetinde gibi hissedeceksiniz. Güzel plastik düğmelere sahip Blaupunkt radyo da, 356A için yapılan güncellemede tanıtıldı. Onu açmak istemedik: Eğer Buddy Holly ya da Everly Brothers'dan başka bir şey çalarsa bu büyü bozulabilirdi. Modern Porsche'ler gibi, kalite hissi çok yüksek ve detaylar harika. Perfore tavan, ultra konforlu koltuklar. Ve o koku... Deri, plastik ve eski otomobilin genel kokusunun oluşturduğu esans. Otomobilin önceki sahibi 50'lerdeki orijinalliği yakalamak için kahverengi deri bir valiz seti yaptırmış. Gerçekten harika görünüyor.



356 İLE ZAMAN GEÇİREREK ONU DAHA İYİ ANLAMAYA BAŞLIYORSUNUZ

Anahtarı çevirip, motor çalışmaya başladığında, akıcı ve içten gelen bir ses duyuluyor. Krom kolla el frenini indirebiliyorsunuz. Bunun için 356'da biraz esnek olmanız gerek. Pedal grubu biraz sola doğru kaydırılmış. Bu yüzden gövdeniz saat 12 hizasındayken, ayaklarınız saat 10 hizasında oluyor. Uzun bir aralığa sahip debriyaja sonuna kadar basıyoruz. Ardından gaza basarak hareket ediyoruz. İnce vites kolunu birinci vitese alırken adeta eliniz konsolun altına giriyor ve ikincide de arka koltuğa doğru gidiyor. Her bir oran arasında benzer aralıklar var. Üst vitese erken geçerseniz, motor zorlanmaya başlıyor. Doğru zamanda yaparsanız son derece memnun edici oluyor.

356 ile zaman geçirerek onu daha iyi anlamaya başlıyorsunuz. Direksiyon hafif ve şaşırtıcı derecede hassas. Sean Connery'nin Dr. No otomobil kovalama sahnesinde yaptığı gibi bazı eski otomobiller çok fazla şey talep eder ama 356

PORSCHE 356 (1958 356A)
Satış tarihi 1948-1965
> **O zamanki fiyatı** £1996 (şimdi £250.000)
> **Motor** 1582cc 8v yatık 4, 59 HP @ 4200 d/dak, 110 Nm @ 2800 d/dak
> **Aktarma** 4 ileri manuel, arkadan itişli
> **Süspansiyon** Önde burulma kirişi; arkada salıncak aksları ve burulma kirişi
> **Performans** 14.1 sn 0-100 km/s, 160 km/s, 8.8 lt/100 km
> **Puan** ★★★★★

nereye isterseniz oraya gidiyor. İnce direksiyon simidi, virajlarda daha sert hale geliyor ama his açısından her zaman çok başarılı. Peki Porsche 356 bugün hızlı hissettiriyor mu? Pek fazla değil. Bir efsaneye göre Steve McQueen, gece dağ yolları sürüşlerinde polisin plakasını tanımaması için plaka lambasını kapatan bir düğme yapmıştı. Ama bugün modern polisler bırakın plakayı 356'nın şasi numarasını bile terlemeden okuyabileceklerdir. Dağ yolları zorlu. Sunulan 59 HP'nin tamamını kullanabilmek için öngörülü olmalısınız. Birinci vitese sıkça başvurmanız gerektiğini düşünebilirsiniz ama ilk viteste senkromeç olmadığını varsayarak, buna geçiş yapmak için önce durmanız gerektiğini bilmelisiniz.

Uzun vites kolu bir yana dokunduğunuz tüm noktalar harika. Cam açma kolları bile harika ve akıcı. Bağlantı noktaları ve menteşeler, modern otomobil standartları kadar iyi. Yakıtı ise, kaputu kaldırarak ön tarafa yerleştirilen depoya koyuyorsunuz (en iyisi standart kurşunsuz benzin. O dönemdekine göre daha iyi kaliteye sahip. Ama eğer süper benzin kullanırsanız, egzozdan alevler çıkabilir...).

Porsche 356'nın direksiyonuna geçerek, bugün bile Porsche araçlarının DNA'sını oluşturan özel hissi gördük ve yaşadık. Porsche'nin yol otomobili hikayesi burada başladı ve neyse ki 356'nın etkisi hiçbir zaman geçmeyecek gibi görünüyor.

Kural kitabını yazmak

70 yıl geçse de, Porsche hala 356 kurallarıyla oynuyor

Arkadan motorlu
Silindirlerin yatık olması bunun sonucuydu. 356, bu düzeni VW Beetle'dan aldı. Şimdi ise binek 911, arka aksın önüne yerleştirilen motorla yol alıyor.



Eğimler, eğimler, eğimler
Eğimli tavan çizgisi, eliptik farlar, yuvarlak omuzlar. Bunlar hala 911'de yerini korumaya devam ediyor. Elbette 718, Macan, Cayenne ve Panamera da bunlardan yararlanıyor.



Motorsporları başarısı
356 kıta geçişlerinden kısa yarışlara kadar her şeye katıldı. Bunlar arasında kazandığı Liège-Roma-Liège rallisi var. Buradan dersler çıkarıldı, gelişim sağlandı. Aynen bugün 911 yarış aracının yaptığı gibi.



Sağlamlık meselesi
356 hafifti ama sağlam hissettiriyordu. Kapıyı kapattığınızda güven verici bir aracın içinde olduğunuzu düşünüyordunuz. Her temas noktası güzel ve dikkatlice yapılmış. Bugün aynı özen Cayman modeli için de gösteriliyor.





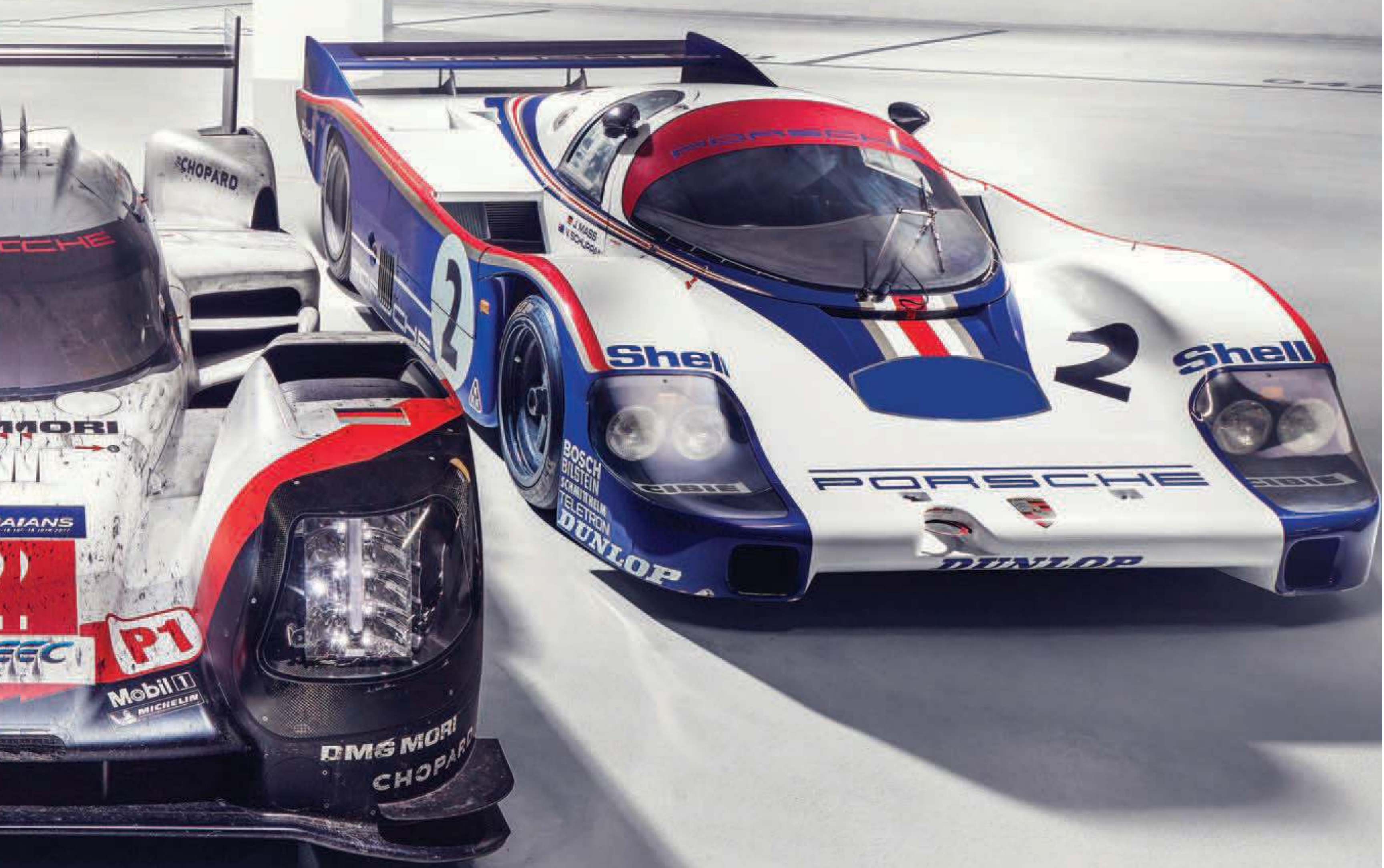
EN HARİKA ARAÇLARI: 917, 919 VE 956

UZAY

Porsche'nin yarış otomobilleri sıra dışı hızlarıyla

SANATI

sadece yarışmak değil, üstünlük kurmak için yapıldı







PORSCHE 917

Felaketten zafere

917 NEREDEYSE asla gerçekleşmedi. FIA'nın 5.0 litre spor otomobil sınıfında 50 adet örnek model üretme gerekliliğini kenara koyan Porsche, bunun yerine 3.0 litre kategorisinde yarışmak üzere 908'i yarattı. 1968'in ilkbaharının ortalarına gelindiğinde, yarış programının üçte ikisini finanse etmek VW'nin cebini epey zorlamıştı (onların yaşlanan ama karlı hava soğutmalı Beetle motoruna bütçe gerekiyordu).

Porsche'nin küçük ekibi Temmuz 1968'de çalışmaya başladı. Tüp alüminyum şasiyle birlikte 917'nin ağırlığı sadece 800 kg'ydi. Motor tasarımcısı Hans Mezger, 908'in motoruna dört silindir ekleyerek hafif ve dayanıklı yatık 12 silindirli motoru yaptı. Bir yıldan daha kısa bir sürede projeye yeşil ışık yakıldı ve Porsche 917'yi tanıttı. O yıl Le Mans yarışına liderlik etti ama Richard Attwood bitime üç saat kala yarış dışı kalmıştı ve duygularını açıkça belli etmişti: "Bir yarış otomobilinde yaşadığım en kötü andı. Her yerde 290 km/s'yi aşıyordu ama 380 km/s kapasitesi vardı."

Neredeyse hiç test edilmemiş 917 sıralamada tur rekoru kırdı ve yarışın en hızlı turunu attı. Ekim 1969'da Porsche test yaptığımda problemin farkına varmıştı. O günlerde aerodinamiler bilinmeyen bir sanattı ve takımlar, arka tekerleklerin üzerinde yükselen teneke ve alüminyum tabakaları kullanıyordu. İşte yaramıştı ve gerekli olan yere basma gücünü sağlıyordu.

Pilot Hans Herrmann, "Kusursuz aracı yapmıştı" demişti. 1970'te Le Mans'la o ve Attwood birinci bitirmişlerdi; bir başka 917 ikinci olmuştu (üçüncü de bir 908'di). 1971'de Porsche yine podyumdaydı. Bu kez direksiyonda Halmut Marko (bu yaşlı adamı, şimdi F1 yarışlarında Red Bull garajında görebilirsiniz) ve Gijs van Lennep vardı.

İkili aynı zamanda yarışta hız rekorunu kırmıştı ve 2010'a kadar onları geçen olmadı. Bunu özel bir 917 ile yapmışlardı; süper hafif magnezyum çerçeve çok kırılgandı. Testler sırasında çatlamıştı ve Le Mans sonrasında bir daha kullanılmadı. Porsche 24 saat yarışı için sıkıntı olacağından endişe ediyordu. Damalı bayrağa kadar bir kereliğine yapılan şasi olduğunu pilotlara söylemediler.

Galibiyet ise bir kerelik değildi. Le Mans, Spor Otomobil Dünya Şampiyonası'nın bir parçasıydı ve 917, 1970'te girdiği 8 yarışın 7'sini kazandı. Bir yıl sonra da durum farklı değildi: 10 yarışta 8 zafer.

1971'in sonundaki bir kural değişikliği, 5.0 litre Grup 5 spor otomobilleri bitirdi. Bu yüzden Porsche Kuzey Amerika Can-Am Şampiyonası'na odaklandı. Motor limiti olmadan turbo beslemeli 100 HP'lik 917/10 Spyder, 1972'de McLaren'in üstünlüğünü bitirdi. 1973'te 917/30 Spyder sekiz yarışın sekizini kazandı. Bu da kuralların yeniden yazılmasını gerektirdi. Bu karar, Can-Am projesini bitirdi ancak Porsche'nin turbo besleme konusundaki deneyimi, sonuç olarak 911 Turbo'nun oluşmasını sağladı. Farklı versiyonlarda 917, Avrupa tarzı Can-Am diyebileceğimiz Interserie'yi de domine etti. Süspansiyonu, frenleri ve jantları 1976'da (ve 1977'de de) Le Mans kazanan 963 Spyder için yapılmıştı. 1981 yılında kurallar daha büyük bir motora izin veriyordu. Porsche 936'yı müzeye çekerek, hiçbir zaman yarışmamış eski IndyCar projesindeki turbo 2.65 litre motoru, 917 Can-Am yarış otomobiliyle buluşturdu. Ve kazandı.

Gerçekten bu otomobil için muhteşem bir başarı. ▸

‘HER YERDE 290 KM/S’Yİ AŞIYORDU AMA 380 KM/S KAPASİTESİ VARDI.’

RICHARD ATTWOOD


Carrera GT sürücüleri, 917’nin ahşap vites kolunu hemen tanıyacaklardır



Garip görünebilir ama bu o zamanların son teknoloji aerosu





PORSCHE 956/962

Neredeyse kusursuz

1982'DEKİ YENİ Grup C kuralları sınırlı yakıt kullanımını getiriyordu ama aynı zamanda tamamen özgür bir motor gelişimine izin veriyordu. Porsche'nin dayanıklı ama henüz doğmamış IndyCar motoru iyi bir silahtı. Bunun dışında 956 yarış otomobili için her şey yeniydi. Porsche'nin ilk monokok şasisi, perçinlenmiş ve yapıştırılmış alüminyum tabakalardan yapılmıştı. Daha uzun aks aralığına karşın 936'nın tüp şasisinden yüzde 80 daha sağlamdı. 956, Porsche'nin ilk yer etkili aracı oldu. Motor, arkadaki ventüri tünelleriyle tamamlanmıştı.

1970 ve 1998 yılları arasında Porsche'nin her Le Mans zaferinde rol oynayan mühendis Norbert Singer şunları söylüyor: "F1'de Lotus ile yer etkisinin önemli olduğunu biliyorduk. Ancak bunu yapmak kolay olmadı. Monokoku hiçbir zaman değiştirmedik. Haftalar içerisinde aero dengesini bulduk; araç üzerine çalışmaya başlamak ve ilk yarışa çıkmak 9 ay sürdü."

İlk testte takım sürücüsü, Jürgen Barth tozlar içerisinde kalınca piste çıktığını düşünmüştü. Fakat bu, Porsche'nin Weissach test pistindeki tozların yer etkisiyle kalkmasından olmuştu. Viraj hızları açısından da çok iyiydi. Derek Bell, Can-Am'da 917/30 ile 1983'te onu izlemişti. Daha dar lastiklere ve 300 HP daha azına sahip olsa da, 956 tur boyunca 4 saniye daha hızlıydı.

1982 Le Mans'da 956, 1-2-3 sıralamasıyla finişe ulaştı. Yakıt verimliliği açısından 936 önceki yıla göre yüzde 10 daha verimliydi. 1 yıl sonra üstünlük arttı; ilk 10'un 9'u Porsche'ydi (işte bu meşhur 'hiç kimse kusursuz' değildir afişinin oluşmasına öncülük etti).

1984 sezonu farklıydı. Porsche Le Mans'a girmeyi reddetti. Yeni yakıt kuralları 956'yı yavaşlatmıştı ama rakipler bunu değerlendiremedi. Bir müşteri aracı olarak yine 956, Reinhold Joest pilotajında kazandı. Diğer yedi 956 ise ilk 10'da finişe ulaşmıştı. Le Mans'a girmemiş olsalar da, Rothmans-Porsche takımı şampiyonada Takımlar ve Pilotlar Sıralaması'nı birinci tamamladı. Üst üste üçüncü kez...

Joest, 1985'te yine kazandı. Daha yeni 962C kullanıldı. 956'nın evrimleşmiş haliydi. Aks aralığı 120 mm arttı. Sürücünün ayakları ön aksın

‘YER ETKİSİNİ BİLİYORDUK AMA BUNU YAPMAK KOLAY OLMADI’

NORBERT SINGER



Buraya oturmak kolay olmasa da 956 sürüşüyle büyüleyiciydi

arkasına denk geliyordu. Aslında 962 ilk olarak Amerika'nın IMSA kurallarına uyum sağlayacak şekilde tasarlandı. Sonradan Grup C'ye adapte edildi. Daha büyük motor, daha büyük jantlar ve daha büyük lastikler geliştirildi. Porsche'nin ilk çift kavramalı PDK şanzımanı burada denendi.

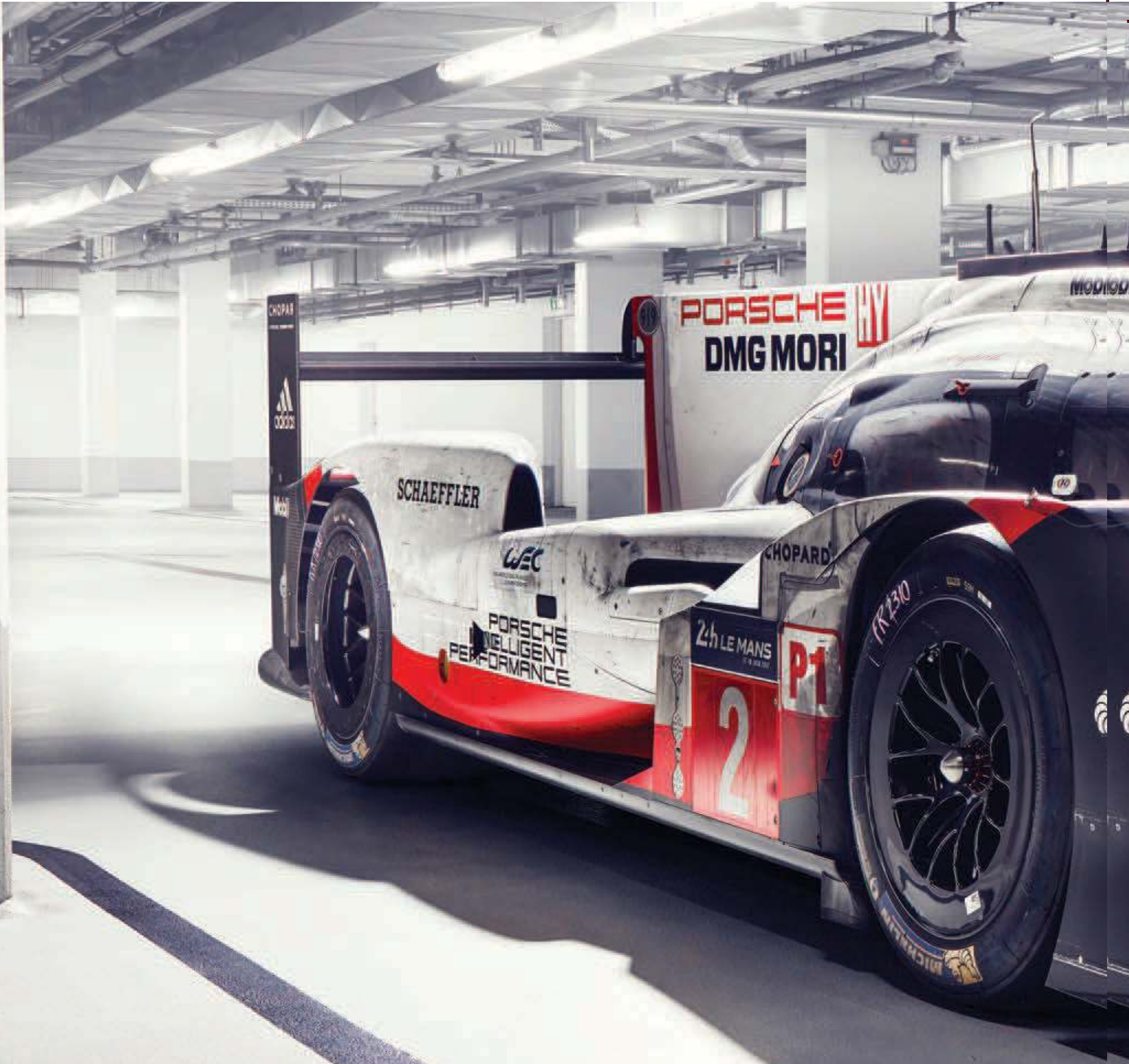
1985 dünya şampiyonluğunu kazandı; aynı şeyi 1986'da da yaptı. 1987'de Silk Cut Jaguar'lar 10 yarışın 8'ini kazansa da, sağlam giden Porsche 24 saatlik yarışı kazandı. Böylece altıncı 956/962 Le Mans zaferi geldi.

917'nin ölmemesi gibi 962 de öyle oldu. Yönetmeliklere karşın Porsche kurallarda boşluk buldu ve Jochen Dauer'in yolda kullanılması yasal muhteşem 962'sini, 1994 24 Hours of Le Mans'a soktu. Viper ve F40'lar ile aynı sınıftaydı, ama genel klasman için Toyota'yı mağlup etti.

Devamında ise 993 jenerasyonu 911 öne çıktı ve 1996'da Le Mans'a girdi. Kazanamadı ama GT1 kategorisinde ikinci ve üçüncü olarak başarılı oldu. ▸



Harika aero'lar ve iyi yol tutan lastikler başarıyı getirdi



PORSCHE 919 HYBRID

Son savaşçı (şimdilik)

SIK SIK, CAYENNE'IN karlılığının, çok sevilen GT yol otomobilleri için bütçe sağladığını ve 911'in yarışlara girmesine imkan tanıdığı söylenir. Yine de o Cayenne, 90'ların sonunda Porsche'nin Le Mans mücadelesine ket vurmuştu. Bütçe gerekiyordu, bu yüzden LMP2000 prototipi son dakikada askıya alınmış ve asla yarışamamıştı. V10 motorunun genişletilmiş versiyonu Carrera GT hayat bulsa da, gelecek 15 yıl boyunca üst seviye prototip yarışlarından uzak kaldılar. Onlar kenardan izlerken, Audi burayı domine etti.

Nihayet kural değişimleri Porsche'yi buraya geri getirdi. Revize edilen kurallar yakıt kullanımına odaklanmıştı ama madalyonun diğer yüzünde daha az motor kısıtlamaları bulunuyordu. Benzer şekilde önemli olanı, hibrit sistemin izin verilen enerji depolama miktarı önemli ölçüde artırılmıştı. 2014 yılına gelindiğinde grid'de tamamen farklı motorlar ve enerji geri dönüşüm sistemleriyle üç farklı üretici vardı. Toyota benzinli V8, Audi ise en iyi bildiği şey olan büyük kapasiteli dizeli tercih etti. Bu arada Porsche sıfırdan başladı. Fritz Enzinger, Porsche'nin Le Mans dönüşündeki 1 numaralı çalışan oldu ama 2011'in sonunda yeni patron hiçbir çalışan ve hiçbir tesise sahip değildi. Ondan istenen ne miydi? Tavanı olan bir Formula 1 otomobili yapmak. İki yıl sonra, onunla birlikte çalışan 200 kişi oldu (ve tabii çatısı olan bir yer).

Porsche bunun işe yarayıp yaramayacağından emin değildi. Proje yapım aşamasındayken kurallar da tam anlamıyla net değildi. Birçok farklı güç ünitesi denendi. Enzinger, bu konuda CAR dergisi için "Motor açısından iki olasılık vardı. Her motor için de farklı hibrit çözümleri düşünüldü. Karar vermek çok zordu" dedi.

Son seçim tekli turbo, direkt enjeksiyonlu 2.0 litre motor ve kompakt V4 yapısı oldu. 9000 d/dak'a devirleniyor ve 500 HP'nin üzerinde güç üretiyordu. Porsche bunu seçti çünkü böylece araca büyük bir hibrit sistemi ve küçük bir motor ekleyebiliyordu.

Hibrit açısından iki enerji geri dönüşüm sistemi yerleştirildi. İlki ön akstaki elektrikli motordu. Frenleme sırasında lityum iyon bataryayı şarj ediyor. Hızlanma sırasında ön tekerleklere güç veriyor. Geçici bir dört çeker sürüş sağlıyor.

İkinci sistem ise turbo motorun avantajını kullanıyor. Wastegate yerine egzoz gazları ikinci türbini hareket ettiriyor ve o da bir jeneratöre yönleniyor. Böylece 919, yarışlarda frenleme ve hızlanma sırasında enerji toplayan tek otomobil oluyor. 400 HP'ye eşdeğer güç üretiyor ve yakıt tüketimini yüzde 20 oranında azaltıyor.

ENZINGER'DEN İSTENEN NEYDİ? TAVANI OLAN BİR FORMULA 1 OTOMOBİLİ ÜRETMEK

Formula E yolunda: 919'un hikayesi

Gelen dahiler
2011 sonunda Fritz Enzinger BMW'den buraya geldi. Onun V12 LMR'si 1999'da Le Mans'ı kazanmıştı.

Bize katılmak ister misiniz?
Enzinger Porsche için nokta atışı seçimler yaptı. BMW'den eski arkadaşlarını çağırdı ve Peugeot'nun LMP1 mühendisine teklif yaptı.

Deneme
Otomobil Porsche'nin Weissach test pistine Haziran 2013'te çıktı. Takım 230 kişiye yükseldi.

Kötü titreşimler
Testler devam etti ama 919 titreşim sorunlarıyla karşılaştı. Ayrıca havalandırma sorunları da kötüydü ve sürücü kokpitte epey sıcaklıyordu.

Savaşa doğru
Porsche 919 Hybrid 2014 mart ayında tanıtıldı. Silverstone'da, 2014 nisan ayındaki ilk yarışında podyuma çıktı.

Le Mans felaketi
Bir 919 Le Mans genel klasmanda 11. oldu: İkinci 919 ise motor arızasıyla yolda kaldı.



İlk galibiyet
2014 kasım ayında 919 ilk zaferini Interlagos'ta kazandı.

Le Mans'da zafer
Haziran 2015'te iki 2015 versiyonu 919 yedi yıllık sıralama rekorunu Le Mans'ın ilk seansında kırdı. Yarışta ise Nico Hülkenberg, Earl Bamber ve Nick Tandy, Porsche'nin 17. zaferine imza attılar.

Her yerde başarı
Porsche, Bahreyn'deki son WEC yarışından önce zaten Üreticiler Şampiyonluğu'nu almıştı. Bu Webber için beşincilik yeterliydi ve böylece Pilotlar Şampiyonluğu da geldi.

Yeni kurallar
Yeni 919 2016 mart ayında gösterildi. Daha hafifti ve V4 motoru, sıkı yakıt verimliliği kuralları sebebiyle 500 HP'den daha az üretiyordu. Aynı zamanda Audi ve Toyota da, Porsche'ye avantaj getiren lityum iyon bataryalarını adapte etti.

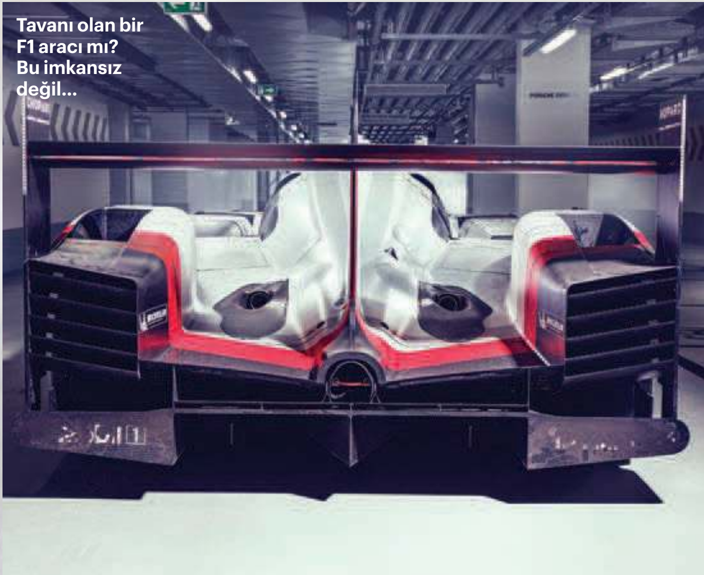
Yeni bir başarı daha
Le Mans 2016'da Kazuki Nakajima'nın kullandığı Toyota bir tur kala yolda kaldı ve Porsche'nin 18. Le Mans zaferi elde edildi.

2017 versiyonu
2017 otomobilinde önemli gelişim sağlandı ve aracın yüzde 70'i yeniydi. Le Mans'da sürücüler Bamber, Timo Bernhard ve Brendon Hartley harika bir geri dönüş yaptılar. 54.'lükten birinciliğe geldiler ve Porsche'nin 19. zaferine imza attılar.

Ve çıkıyoruz
2017 temmuzda Porsche, LMP1'den ayrıldığını ve artık Formula E'ye odaklanacağını açıklayarak yarış dünyasını şok etti.

919 geliyor
Porsche 919 Hybrid Evo Spa'da tur rekorunu kırdı; bunu Hamilton'ın önceki yılki sıralama turunu 0.783 sn farkla geçerek yaptı. FIA kurallarına uymadığı zaman motor 720 HP güç üretiyor ve hibrit sistem buna 440 HP daha ekliyor. Aktif aero, yere basma gücünü yüzde 53 artırıyor.




Tavanı olan bir F1 aracı mı? Bu imkansız değil...

Dört yıl boyunca Porsche adına yarışan Brendon Hartley şunları söylüyor: “Aktarma, 919’un en gelişmiş yanı. Porsche çok istekliydi ve teknoloji konusunda büyük gelişimler yapıldı.”

Bu agresif yaklaşım Porsche’nin avantaj yakalamasını sağlayacaktır ama başlangıçlar her zaman akıcı olmuyor. İlk altı ay boyunca titreşim sorunları oldu. bu yüzden 919’u kullanmak zordu ve sorun yaşanıyordu. Motorda yapılan tasarım değişiklikleri sorunu çözdü. Ama diğer sorunlar, Porsche’nin bu aracı homologe ederken, en üst 8MJ sınıfı yerine altı megajul kategorisine kayıt olmasına sebep oldu.

İlk sezon zayıftı. Titreşim problemlerinin testleri aksatmasıyla 919 yarışlara tam olarak hazır değildi. Le Mans’da ilk 10’un dışında ve 30 tur geride kaldı. İlk galibiyet WEC yarışının son ayağında geldi.

Daha sonra Porsche rayına oturdu. 2015 yılı için araçtan 30 kg attılar; küçülen motorun avantajıyla birlikte 8MJ sınıfında yarıştılar.

Daha fazla elektrikli gücüyle birlikte toplam güç 1000 HP kadar oldu. 919, Le Mans’da sıralama turunda rekoru kırdı. 1-2-3 olarak başladı ve 1-2-3 olarak yarışı bitirdi.

Toyota’nın bir tur kala hayal kırıklığı yaratan mekanik sorunu, 2016’da Le Mans’da gelmişti. Böylece Porsche arka arkaya ikinci zaferini aldı; birinci bitirmek için önce yarışı bitirmeniz gerek… 2017’de

PORSCHE, 19. GALİBİYETİ KAZANDIKTAN BİRKAÇ HAFTA SONRA LE MANS PROGRAMINI BİTİRDİĞİNİ AÇIKLADI. SIRADA FORMULA E MACERASI VAR...

de benzer durum yaşandı. Pitlerdeki fiyasko ve bir LMP2 prototipiyle çarpışma yüzünden her iki Toyota da yarışı tamamlayamadı. Böylece Porsche liderliği aldı. Ama bu hemen olmadı. Bu sürede tarihte ilk kez bir LMP2 aracı yarışa liderlik etti.

Porsche yenilemezdi. İkinci otomobil en başta problemler yaşamıştı. 19 tur geriden yarışa yeniden katıldı. Cumartesi gece 19:35'te 54. sıradaydılar. Ertesi gün öğleden sonra 12:50'de liderin turunu yakaladılar. 17 tur sonra liderliği aldılar ve 20 tur sonra zafer geldi.

Hartley o anları şöyle anlattı: "Yarışta tüm kalbimizle mücadele ettik. Garajdaki takım çok sıkı çalıştı. Kendi bölümümü tamamladıktan sonra gözümde yaşlar vardı; sıramı Earl [Bamber] ve Timo'ya [Bernhard] verdim. Çok özel anlar yaşadık. Yarışı kazanamamış olsaydık da önemli değil; Le Mans çok şey ifade ediyor."

Zorlu bir zaferdi ve bunu 19. kez yaşamış oldular. Sonrasında Porsche bu yarış programını bir yıl önceden bitireceğini anons ederek, Formula E'e geçiş yapacağını söyledi. Porsche'nin Le Mans tarihinde üzücü bir son oldu. Çünkü bu son bölüm sıfırdan başlayarak Toyota'yı mağlup etmeye ve Audi'nin üstünlüğünü sona erdirmekle başladı. Bir gün Porsche geriye dönüp 20. zaferini almak için mücadele edecektir.


"Mavi düğmenin ne işe yaradığını hatırlamıyorum da ne demek?"

SON PORSCHE GT3 RS

SAKİNLİK KARŞITI

Yeni GT3 RS, mevcut Porsche 911 jenerasyonlarının en çarpıcı olanı. Hızı, sesi ve temposuyla asla yerinde durmuyor.


BB EM 1825

70
PORSCHE
YAŞINDA


RS Ring'de 6:56.4 derecesini yaptı. Başka pistlerde de hızlıydı

GT3 RS'İN 8500 d/dak'ı geçtikten sonra çıkan özel bir sesi var. Metalik tarzda ve eski F1 otomobillerinin devirlendiğinde çıkardığı sese benziyor. Şu ana kadar ki en iyi sese sahip 911. Onu bir kez duyduğunuzda bir daha duymak istiyorsunuz. Bunun için tempoyu sürekli artırmak istiyorsunuz. 8000 d/dak sonrası her şey başlıyor. Yeni RS'in devir saati, 9000 d/dak'a gelmeden kırmızı bölgede olmuyor.

GT3 RS hislere hitap eden bir otomobil; görsel olarak, duyusal ve dokunsal olarak. Eğer standart 911 GT3 mevcut jenerasyonun en saf sürüşe sahip 911'iyse (turbo yok, arka koltuklar yok), RS duyguları en yüksek ifade edeni. Daha geniş iz açıklığı, daha geniş gövde, soğutma için daha fazla açıklık, GT3 RS yarış otomobilinden alınan bir arka kanat ve tur zamanlarında daha iyi olmak için takıntılı tarz…

911 ürün gamındaki en hızlı ve en çılgın olanı değil (bu görev çift turbolu 700 HP civarında güç üreten GT2 RS'in). Ama en çevik ve en canlı olanı. Potansiyel olarak en eğlenceli diyebiliriz. İşte o yüzden İskoç sınırı civarındayız. RS'in kendisini serbest bırakmasına izin vereceğiz. Spot ışıkları tamamen yeni 991 ailesine dönmeden önce mevcut 991.2 jenerasyonunu son bir bakış atmış olacağız. Çünkü yeni araç yıl sonunda gösterilmeye başlanacak. GT3 RS, .2 güncellemesini alan son 991 oldu. İlk kez Ocak 2012 CAR dergisinin kapağında görülen 911 jenerasyonu için bir bölüm daha sona erecek.

Elbette sessizce ayrılmıyor. Kertenkele yeşili resmi lansman rengi (sekiz renk daha sunuluyor) adeta ufuk çizgisinden itibaren görünmeye başlıyor. Gerçekten inanılmaz görünüyor ve üzerinde 70'leri hatırlatan çıkartmalar da harika.

Böylece 991.2, 2015'teki 991.1 GT3 RS'ten farklı olduğunu açıkça gösteriyor. Detaylara baktığınızda fazlasını görüyorsunuz. Ön taraftaki iki ekstra giriş ön frenleri besliyor. Ayrıca arka kanat ise, öncekinden biraz daha yüksekte ve detaylarda farklılıklar görülüyor.

Ön ve arka tampon, stop grubu yeni. Ayrıca yeniden şekillenen hava kanalları daha iyi hava akışı sağlıyor. Daha geniş ön spoyler ve geniş yan etekler, daha fazla yere basma gücü üretiyor. Ama zaten GT3 RS'in bu konuda hiçbir eksiklik çekmediğini söyleyebiliriz. 2015 RS, 300 km/s hızda 350 kg yere basma gücü üretiyordu. Kağıt üzerinde 918 kadar yüksek ama yine de sürtünme konusunda standart GT3'e çok yakın. Yeni otomobil yüzde 8 daha fazla yere basma gücü üretmesine karşın daha az sürtünmeye sahip. Hiç fena bir rakam değil.

Hem de yere basma gücünün önemli bir bölümünü, 150 km/s civarında üretiyor. Devasa lastiklerle mekanik yol tutuş da harika. Ortadan kilide sahip jantlar çok havalı; arkada 21 inç ve önde 20 inç olarak seçilmiş. Tüm bunlar RS'in daha vahşi görünmesini sağlıyor. Aracın farklı rengiyle yakalanan bir kontrast var. Ayrıca Clubsport paketiyle yarım roll-cage almak mümkün. Bununla birlikte konsoldaki dikişler, alcantara kaplı direksiyon ve üst-ortadaki kerteriz alma noktası, kumaş kapı çekme kolları tamamen yarış otomobili tarzında. Bu kapı kolları RS'in ağırlığına fazla bir katkı sağlamasa da, oldukça güzel görünüyorlar.

Bazı yanları bu sebeple 'soyulmuş' olsa da, konfor özellikleri duruyor. Klima, 991.2'nin son dokunmatik ekranı, kalite hissi ve detaylara verilen özen burada da var. Tasarımcıların, bu işi yaparken mühendisler kadar keyif aldığını görebiliyorsunuz. Koltuklar da dikkat çekici. Karbonfiber çerçeveyle şekillenmişler ve kaplamada farklı malzemeler seçebiliyorsunuz. Bu araç için alcantara tercih edilmiş. ▸


4.0 litre motor devir çevirmeye istekli ve oldukça canlı



YATIK ALTI SİLİNDİRLİ MOTORUN GÜCÜ 513 HP OLDU. BU SAYEDE EN GÜÇLÜ ATMOSFERİK 911 HALİNE GELDİ

Sadece bir tur içinde yolcunuzun yüzü yeşil olabilir





Yere basma gücü, yol tutuş, tur zamanı... GT3 RS eğlendirmeyi de biliyor

YAPTIĞINIZ HER BİLEK HAREKETİ ANINDA LASTİKLERE İLETİLİYOR



Şehir içi yollar sıkıcı olabilir ama virajlı yollar çok keyifli

Kontağı çevirdiğinizde motor uğultuyla çalışıyor ve bu tıkırtılı bir rölantiye dönüşüyor. Bu iyi bir şey. Daha sonra duyacaklarımız konusunda heyecanlanmamıza sebep oluyor. Revize edilen egzoz ve elektroniklerle 4.0 litre yatık altı silindirli motor, artık 513 HP üretiyor (önceki RS 493 HP'ydi). Bu sayede en güçlü atmosferik 911 oluyor.

İlerlemeye başladığımızda, bir ralli otomobilindeki gibi çakıllar çamurlukların içinde tıngırdama sesi yapıyor. Standart 911'e göre daha az ses yalıtımı olduğunu anlayabiliyorsunuz. İlk metrelerden itibaren direksiyon hissinin harika olduğu açık. 911'lerde ilk elektrik destekli direksiyon ortaya çıktığında, biraz hissiz gelmişti. Ama köprünün altından çok su aktı. Artık daha hafif ve çok daha hassas. Ama hiçbir zaman sinirli hissettirmiyor. Bu sayede yoldaki bozuk noktalardan kaçmak çok daha kolaylaşıyor. İlk andan itibaren her bilek hareketinizin anında lastiklere iletildiğini görüyorsunuz. Direksiyonun hissinin yanında sadeliği de harika. Düğmelerden uzakta ve tamamen işini yapıyor.

Diğer yandan RS manuel olarak tercih edilemiyor. Standart 991.2 GT3 ise manuel veya PDK çift kavramalı vites kutusuyla alınabiliyor; RS sadece PDK ile sunuluyor. Tabii bu dünyanın sonu değil. Çünkü RS, pistte en hızlı ilerleyen araç olmak üzere tasarlandı. PDK ise ideal vites değişimlerini her an her şartta sunuyor. GT3'deki 6 ileri manuel vites kutusunu kullanmak çok eğlenceli. Çok hassas ve pedal ağırlıkları harika. Ama yedi ileri PDK, özellikle de RS modelinde daha kısa vites oranlarına sahip ve çok hızlı çalışıyor. Üst devirlerde vites değişimlerini metalik bir düğmeyle yapmak bir pinball makinesiyle oynamak gibi. Vites düşürmek ise hiç olmadığı kadar hızlı. Manuel modda değilken ise, PDK Sport modunda, vites değişimleri de hızlıca yapılıyor. Normal otomatik mod da, daha önce görmediğiniz kadar doğru zamanlamalar yapıyor.

Vites kulakçıklarıyla değişim yaparken, bunu ittirerek vites düşürebilir, kendinize çekerek vites yükseltebilirsiniz. Elinizin pozisyonu her zaman vites değiştirecek durumda olmuyor ama zaten dar virajlarda bile çok az direksiyon açısı gerektiriyor. GT3 RS'in arkadan yönlendirme özelliği buna çok katkı yapıyor.

Son derece iyi çalışıyor. Arkadan yönlendirme sistemine sahip bazı yüksek performanslı otomobillerde dönüşler biraz garip hissettiriyor. Ancak burada daha saf tepkiler var. Bir şehir otomobili gibi şaşırtıcı derecede dar dönüşler yapabildiğini fark ediyorsunuz. 4.5 metre uzunluğundaki RS, sorunsuz bir şekilde dönüşlerini yapabiliyor.

Daha yüksek hızlarda arka tekerlekler, ön tarafla paralel hareket ediyor. Böylece aks aralığının uzaması etkisi elde edilerek denge artırılıyor.

Denge konusunda zaten GT3 RS çok başarılı. Adaptif süspansiyonlar, dinamik motor bağlantıları, şartlara uyum sağlayarak hareket ediyor. Tork vektörü ve elektronik kontrollü diferansiyel, arka planda sıkı çalışarak her beygirin yola aktarılmasını sağlıyor. ▸


Yarım roll-cage ücretsiz bir opsiyon olarak alınabiliyor


4.0 litre motor için titanyum bir megafon. Harika!

Çarpıcı detaylar: 991 ve 991.2

İki GT3 RS 911. Kritik güncellemeler



› Aerodinamiler
Yeni difüzör, yeni yan etekler, daha geniş ön spoyler ve yeni arka kanat uçlarıyla yüzde 8 daha fazla yere basma gücü.

› Çıkartmalar
991.2 GT3 RS'te standart. Bakanlar gördüklerinden emin olsunlar diye...

› Süspansiyon
GT2 RS'e benzer bir ön-arka yay oranına sahip. Önde önceki RS'in iki katı; arkada ise yüzde 50 fazlası.

› Gövde
Arkada yeni stoplar ve önde LED sinyaller var. Kaputun üzerindeki hava kanalları soğutmaya yardımcı ve tüm hava girişleri daha fazla verim için yeniden şekillendirildi.

› Jantlar
Önceden olduğu gibi önde 20 inç, arkada 21 inç jantlar var ama artık 100 kg daha hafif. Bildiğiniz gibi her detay önemlidir.

› Weissach Paketi
Karbon tavan ve magnezyum jant opsiyonu getiriyor.

› Güç ünitesi
Güç 20 HP artarak 513 HP oldu; tork ise 8 Nm artarak 470 Nm'ye yükseldi. 4.0 litre yatık altı silindirli motor, yeni egzozlar, endüksiyon sistemi ve güncellenen elektroniklerle 9000 d/dak maksimum devre sahip.

› Titanyum egzoz
Titanyum susturucu ve egzozlar. Sesinin iyi olduğuna şüphe yok.

› Teknoloji
İçeride 991.2'nin en yeni dokunmatik ekranı var.

GT3 RS YOLU HIZLICA TÜKETİYOR AMA AYNI ZAMANDA ZARİF TEMPOSUNDAN KEYİF ALIYORSUNUZ

PORSCHE 70 YAŞINDA

Pistten fırlamış gibi ama virajlı dağ yollarında da adeta kendi evinde

Motor ısınırken bir yandan yollar da hızlanıyor. Önümüzde bozuk zeminden arınmış virajlar var. Sanki Nürburgring 24 Saat'in orta bölümünde gibiyiz. Fren pedalı pozisyonu her an tepki vermeye hazır ve tamamen his dolu. ABS nispeten erken müdahale ediyor ama pedalı istediğiniz gibi ayarlamak çok kolay. Ön tarafın yol tutuş seviyesi çok yüksek. Viraj çıkışlarında da muazzam bir çekiş var. Ayrıca vites oranları da çok güzel ayarlanmış; ne çok uzun ne de çok kısa. Kısa düzlüklerde 4.0 litrelik motor hemen kendisini gösteriyor. Yeni titanyum egzoz da çok güzel sesler çıkarıyor. Ses ve motordaki lineer güç akışı, GT3'ün neden turbo motora sahip olmadığını açıklıyor. O, atmosferik motora bağlı kalan son 911.

Sadece pistte onun kalkanına çizik atan birileri çıkabilir ama yolda çok kudretli. GT3 RS, bir videoyu 2 katı hızla seyretmek gibi yolu tüketebiliyor. Aracın sunduğu temponun, akıcı sürüşün keyfini başarılı bir geribildirimle çıkarabilirsiniz. Ses, dokunduğunuz her nokta ve şaside aldığınız mesajlar... Asla bir apeksi kaçırmayacaksınız çünkü direksiyon ve ön tarafın yol tutuşu çok iyi. Bu araca özellikle Michelin Pilot Sport Cup 2 lastikleri yerleştirilmiş. Ancak müşteri otomobillerinde benzer performanslar vaat eden Dunlop Sport Maxx Race 2'ler olacak.

Kusursuz koltuklar, alcantara direksiyon ve bolca ses

Daha ince cam ve daha az ses yalıtımıyla kabinde biraz yankılanma oluyor. Daha bozuk zeminlerde içerideki yolcuyla konuşmak için sesinizi yükseltmeniz gerekebilir. Bunun dışında standart 911 gibi kullanışlı bir spor otomobil özelliği taşıyor. Sürüş kalitesi şaşırtıcı derecede uysal, hatta en sert süspansiyon modunda bile öyle. Oturma pozisyonu alçak, fakat görüş açısı konusunda nispeten kalın A sütunlarına karşın iyi ve koltukta konforlu hissediyorsunuz.

Önünüze baktığınızda kaputtaki çıkıntıları, dış dikiz aynalarına baktığınızda ise arkadaki kıvrımları görüyorsunuz. Kanat ise, büyük ama arasından geriyi görmek için yeterince yüksek. Ön bagaj alanında yeterli alan var, fakat oraya ilk açtığınızda o kadar hafif ki sanki kaldırırken tavanın üzerine fırlayacakmış gibi hissediyorsunuz. Karbon çerçeveli koltuklar sizi sıkıca sarıyor ama uzun yolculukta şaşırtıcı derecede konforlu. Elektrikli olarak ayarlanabiliyor ve ısıtma seçeneği opsiyon olarak satılıyor.

GT3 RS oldukça havalı ve detaylar konusunda da başarılı: Yeni titanyum egzoz, kullandıkça derin bir mavi gölgeye sahip oluyor. Devasa kompozit frenler (istenirse seramik alınabiliyor), magnezyum tavan (karbon opsiyonu Weissach paketiyle geliyor, ayrıca içinde magnezyum jantlar var), arka çamurluklarda hava girişi gibi noktalar da var. Bu aracın özel bir model olduğunu anlamak için çıkartmalar da eklenmiş.

GT3 kullanması oldukça özel bir otomobil; RS'i her açıdan geride bırakıyor. Daha sert, daha hızlı ve daha güçlü. Ama RS'in içerisine geçtiğinizde her şey düşündüğünüzden daha keskin, daha hızlı geliyor.

GT3 RS ile 911'in limitlerini zorlayan Porsche, aracın dinamiklerini de farklı bir noktaya taşımayı başarmış. Şu anda satılanlar arasında GT3 RS, sürücü otomobilleri açısından en iyilerden biri; belki de en iyisi. Porsche açısından sevdiğimiz her şeye sahip ve her zaman size bunu hatırlatıyor.

PORSCHE 911 GT3 RS

> **Fiyat** £141,346
> **Motor** 3996 cc 24v yatık altı,513 HP @ 8250 d/dak, 470 Nm @ 6000 d/dak
> **Aktarma** 7 ileri çift kavramalı, sınırlı kaydırmalı diferansiyel, arkadan itişli
> **Süspansiyon** Önde MacPherson, arkada çok kollu
> **Performans** 3.2 sn 0-100 km/sh, 310 km/s, 12.8 lt/100 km, 291 g/km CO2
> **Ağırlık** 1430 kg (en hafif opsiyonlarla)
> **Satış tarihi** Şimdi
> **Karar** ★★★★★

PORSCHE 70 YAŞINDA

EN HARİKA PORSCHE HANGİSİ?

70 yıl geride kaldı. Elimizde harika bir model kataloğu var. Ve tabii bir de kazanan...



70.

Porsche-Diesel Standard 218

Her zaman diğerlerinin önünde

Üretim: 1957-1963 | Motor: 1644 cc dizel iki silindir, 25 HP | Maksimum hız: Yeterince hızlı

Bazı kötü kullanılan Porsche'ler tarlaya terk edilmiş olabilir ama bazıları tam da burası için tasarlanmıştı. Ferdinand Porsche, 1930'larda bir traktör üzerinde çalışmaya başladı, ama savaş sonrası döneme kadar üretime girmedi. Bir, iki üç veya dört silindirli motor seçenekleri vardı; elbette hava soğutmalıydı. Porsche dört çeker sistemi düşünse de, üretim versiyonu arkadan itişli oldu; tam da safkan Porsche tutkunlarına göre!



69. Cayenne GTS
Manuel sportif SUV

Üretim: 2008-2010 | Motor: 4806 cc V8, 400 HP | Maksimum hız: 252 km/s
En iyiler listemize gariplikleriden dolayı giren Cayenne GTS, altı ileri manuel vites kutusuyla alınabiliyordu. Doğal olarak çok az satıldı.



68. 911 Targa 4S
Targa havalı tarzını koruyor

Üretim: 2016-hala üretiliyor | Motor: 3800 cc yatık altı, 395 HP | Maksimum hız: 296 km/s
Yıllar süren suskunluğun ardından Targa 2014'te döndü ve ustaca yapılmış kayan tavanıyla birlikte 60'ların orijinal modeline gönderme yaptı.



67. Lohner-Porsche
Porsche'nin sıfır emisyonlu öncüsü

Üretim: 1900-1905 | Motor: 10-14 HP elektrik motoru | Maksimum hız: 60 km/s
Siz 18 yaşındayken ne yapıyordunuz? Ferdinand Porsche elektrikli otomobil tasarlıyordu. O zamanda menzil, alt yapı gibi sorunlar vardı.



66. Mercedes 500 E
Porsche'nin Mercedes'i

Üretim: 1991-1994 | Motor: 4973 cc V8, 322 HP | Maksimum hız: 260 km/s
Mühendisliği Mercedes için Porsche tarafından yapıldı. 500E muhtemelen en harika hızlı ve içi geniş otomobillerden biri. 5.0 litre V8 motoru 322 HP üretiyordu...



65. Panamera GTS
Garip tasarım, harika yol tutuş

Üretim: 2011-2016 | Motor: 4806 cc V8, 424 HP | Maksimum hız: 288 km/s
Turbo'nun temposuna erişemiyordu ama aşırı beslemesi olmayan GTS'in gaz tepkileri ve şasi dengesi, sürücülerin tercihi olmasını sağladı.



64. 924
Doğru otomobil, yanlış logo

Üretim: 1976-1988 | Motor: 1984 cc dört silindir, 123 HP | Maksimum hız: 202 km/s
VW-Audi tarafından yetki verildi. Önden motorlu, su soğutmalı 924 radikal bir ayrım oldu. Yol tutuşu çok iyiydi, ama turbo opsiyonu gelene kadar yavaştı.



63. 356/1
Eskiden ürettikleri Boxster

Üretim: 1948 | Motor: 1131 cc yatık dört, 35 HP | Maksimum hız: 135 km/s
İlk Porsche spor otomobili arkadan motorlu değil ortadan motorluydu. Yatık dört silindirli 356'nın motoru arka koltuklara yer açmak için geriye kaydırıldı...



62. 964 Carrera 4
Bir ayağı günümüzde

Üretim: 1988-1993 | Motor: 3600 cc yatık altı, 247 HP | Maksimum hız: 262 km/s
959'un numaralarını kullanan Porsche, 911'i hidrolik direksiyon, ABS ve dört çeker sürüşle güncelledi. Bunu 911 siluetini bozmadan yaptı.



61. 944 S2
924 nihayet olgunlaştı

Üretim: 1989-1992 | Motor: 2990 cc dört silindir, 208 HP | Maksimum hız: 240 km/s
20 HP ve 500 cc eklenen 944S, S2'ye dönüştü. S'e ve Turbo'ya (güzel burnunu ondan aldı) göre sürüşü daha iyiydi.



60. Panamera Turbo Sport Turismo
Cayenne'i sevmeyenler için station tarzı

Üretim: 2017- hala üretiliyor | Motor: 3996 cc V8, 543 HP | Maksimum hız: 302 km/s
Porsche, 80'lerde Ferry Porsche için 928 station'ı yapmıştı ama bunu gerçeğe dönüştürmek 2017 yılına gelinmesi gerekti; bu kez Panamera ile oldu.



59. Audi RS2
Porsche'nin Audi'si

Üretim: 1994-1995 | Motor: 2226 cc beş silindir, 311 HP | Maksimum hız: 163 km/s
Audi'nin ilk RS'i Porsche'den ilham alan 80 bazlı station'dı. İhtiyatlı Mercedes 500E'den farklı olarak ikonik Cup jantları herkes tarafından biliniyor.



58. Macan S
'Küçük' SUV'ların referansı

Üretim: 2014- hala üretiliyor | Motor: 2997 cc V6, 335 HP | Maksimum hız: 255 km/s
Platform paylaşımı konusunda çok fazla şey okumamış olabilirsiniz. Harika Macan, Audi A4 kökenlerini taşıyor. Turbo versiyonu ise daha da hızlı.



57. 968 Club Sport
Hafif Porsche'lerin daha ucuz olduğu zamanlar

Üretim: 1992-1995 | Motor: 2990 cc dört silindir, 237 HP | Maksimum hız: 252 km/s
Dalgalanan 968 satışlarını hareketlendirmek için 100 kg hafifledi; fiyatı da daha uygundu. Daha fazla güce veya arka koltuklara sahip değildi fakat daha fazla eğlence sundu.



56. 911 Carrera (996)
Su soğutmalı 911'lerde buradan başlıyor

Üretim: 1997-2004 | Motor: 3596 cc yatık altı, 315 HP | Maksimum hız: 285 km/s
911'e giden en ucuz yol ve uzun zamandır göz ardı ediliyor. Su damlası tarzını bir kenara bırakın ve tamamen sürüşe odaklanın. 2001 model 3.6 litrelik model en iyi seçim.



55. 550
Porsche'nin yarış efsanesi buradan başlıyor

Üretim: 1953-1956 | Motor: 1498 cc yatık dört | Maksimum hız: 225 km/s
Ortadan motorlu Spyder, 1956 Targa Florio'da Porsche'nin ilk büyük zaferini kazandırdı. James Dean'in kaza yaparak öldüğünde kullandığı araç olarak da bilinir.



54. 911 Speedster

356'nın havalı tarzını taşıyor

Üretim: 1988-1989 | Motor: 3164 cc yatık altı, 228 HP | Maksimum hız: 240 km/s

Porsche, efsanevi 356 Speedster'den esinlendi. Üstünü açtı ve yumuşak bir tavan ekledi. Bolca eğlence ondaydı.



53. Volkswagen Beetle

Porsche mühendisliği ikonu

Üretim: 1938-2003 | Motor: 1131 cc yatık dört, 25 HP | Maksimum hız: 100 km/s (1953)

Hiçbir Porsche logosu yok ama büyük bir etkisi var. VW onu neredeyse 60 yıl boyunca üretime tutmuştu.



52. 911 Targa

Güvenlik korkusu bir ikon yarattı

Üretim: 1966- hala üretiliyor | Motor: 2195cc yatık altı, 140 HP | Maksimum hız: 215 km/s ('70 911E)

Güvenlik sebebiyle cabrioların yasa dışı olacağını düşünülen dönemde Porsche eskimeyecek bir tarza sahip Targa'yı buldu.



51. 911 (997, with PDK)

Çift kavrama, sana çok teşekkürler

Üretim: 2008-2011 | Motor: 3800 cc yatık altı, 380 HP | Maksimum hız: 300 km/s

Porsche'nin harika 'doppelkupplungsget-riebe' veya PDK çift kavramalı vites kutusu, 997 makyaj modelinde ortaya çıktı. Ama önce 956/962 yarış otomobilinde kullanılmıştı.



50. Cayenne

Porsche'nin çirkin para kasası

Üretim: 2002-2010 | Motor: 4511cc V8, 444 HP | Maksimum hız: 265 km/s

Sev ya da nefret et modeli. Ancak Porsche'nin bu ilk SUV'unun sürüşü harikaydı ve spor otomobilleri besleyen bir satış patlaması yaptı. Yine de görünüşü....



49. 911 Carrera S (991.2)

Aşırı besleme demokrasisi

Üretim: 2015- hala üretiliyor | Motor: 2981cc yatık altı, 416 HP | Maksimum hız: 307 km/s

Hacim azaltma devrimi Porsche'yi vurdu ve 991 makyajında, GT3 911 dışındakiler turboya geçti. Daha fazla tork da beraberinde geldi.



48. Boxster Spyder

Boxster'a sert tavan ve GT4 motoru

Üretim: 2015-2016 | Motor: 3800 cc yatık altı, 370 HP | Maksimum hız: 290 km/s

Boxster Spyder'ın ikinci versiyonu sert tavanla geldi. Ayrıca Cayman GT4'ten alınan 3.8 litre altı silindirli motorla sunuldu.



47. 911 GTS (997)

Carrera fiyatına daha fazlası

Üretim: 2010-2011 | Motor: 3800 cc yatık altı, 402 HP | Maksimum hız: 305 km/s

991 öncesi özel model, geniş çamurluklarıyla dikkat çekti. 22 HP daha fazla güce ve daha fazla performansa sahipti. GT3 bir yana en iyi 997 oldu.



46. 911 GT3 (996)

Yarışlar hızı iyileştirir

Üretim: 1999-2005 | Motor: 3600 cc yatık altı, 360 HP | Maksimum hız: 300 km/s

Hızlı 996, FIA GT3 sınıfındakilere yanıt olarak yapıldı. İkinci jenerasyonu, daha büyük frenlere ve ekstra 20 HP'ye sahipti. 2003'te ise RS geri döndü.



45. 968 Turbo S

968 için Turbo atağı

Üretim: 1993 | Motor: 2990 cc dört silindir, 305 HP | Maksimum hız: 280 km/s

Club Sport iyiydi ama daha fazla gücü kaldırabilirdi. Turbo S, 968'i başka bir seviyeye taşıdı. Gerçekten heyecan vericiydi.



44. 924 Carrera GT

Porsche'nin yavrusu büyüdü

Üretim: 1979-1981 | Motor: 1984 cc dört silindir, 207 HP | Maksimum hız: 240 km/s

FIA Grup 4 şampiyonası için Weissach924 Turbo modelinin, daha geniş çamurluklar ve daha fazla güce sahip versiyonunu yaptı. 242 HP'lik GTS daha da vahşiydi.



43. 911 Turbo 'düz burun'

935'ten ilham alan cadde otomobili

Üretim: 1983-1989 | Motor: 3299 cc yatık altı, 325 HP | Maksimum hız: 275 km/s

Fiyatlı düz burun, opsiyon olarak 935 tarzı arka kanada sahipti. Ayrıca 930 Turbo tarzı farları vardı. Eğlence konusunda son derece iddialıydı.



42. Mission E

Porsche'nin hedefi Tesla

Üretim: 2019-ve sonrası | Motor: Çift elektrik motoru, 660 HP (tahmini) | Maksimum hız: 250 km/s+ (tahmini)

2019'da çıkacak 660 HP'lik araç, 480 km menzile sahip. ayrıca 15 dakikada yüzde 80 şarj olabiliyor. Elon da kim?



41. 911 Carrera Club Sport

RS ruhu

Üretim: 1987-1989 | Motor : 3164 cc yatık altı, 228 HP | Maksimum hız: 245 km/s

Harika motoru, daha fazla devir limitine sahipti. Ayrıca 70 kg diyetle ve üzerindeki grafiklerle 1973 RS'e gönderme yapıyordu.



40. 935

911 yarış otomobili prototipleri alt etti

Üretim: 1976-1981 | Motor: 2865 cc yatık altı, 552 HP | Maksimum hız: 295 km/s

911 RSR'den evrimleşen 935, Porsche'nin kurallarda boşlukları keşfetmesiyle ünlendi. 1979'da Le Mans'ı kazandı.

39.

911 GT2 (996)

Esaret kulübündeki turbo

Üretim: 2001-2004 | Motor: 3600 cc yatık altı, 476 HP | Maksimum hız: 320 km/s

Milenyum Porsche'sinin doğumu, yüksek performanslı 911'leri iki farklı yöne ayırdı. Turbo vardı; deri döşemeli ve hızlı ama aynı zamanda dört çeker sürüşle güvenli. Bir de GT3 vardı; 8000 d/d devir çeviren ve aksiyonu seven bir modeldi.

Porsche olasılıkları düşündü ve onları güzel bir biçimde kombine etti. Bu ilk 911 GT2 değildi; daha önce hava soğutmalı 993'te vardı. Ama ilk defa tamamen yol için tasarlanmıştı. Porsche yarış aktivitelerindeki deneyimi GT3'e aktardı. Turbo'nun ön aktarmayı çıkarması ve KKK turbolara geçmesi onu daha agresif yaptı. Böylece güç 450 HP'nin ötesine çıktı. Porsche elektrik denge kontrolü ekleyerek rahatsızlık vermek de istemedi. Onu kullananlar çok şanslı.



NEREDEYSE 480 HP VE ELEKTRONİK DENGE KONTROL SİSTEMİ DE YOK

PORSCHE 70 YAŞINDA

38.

914/6

914, 911 ile kapıştı. Sonra kaybetti

Üretim: 1969-1972 | Motor: 1991 cc yatık altı, 109 HP | Maksimum hız: 200 km/s

Porsche ve Volkswagen ile birlikte geliştirilen 914/4, farklı bir tarza sahipti. O yüzden gördüğünüzde tasarımı sebebiyle gidiyor mu, geliyor mu anlamak zor oluyordu. 1.7 litrelik yatık dört silindirli versiyonu ise sadece 80 HP'ye sahipti.

Ama gerçek Porsche versiyonu 914/6'ydı ve 911'in yatık altı silindirlisini kullanıyordu. 160 HP'lik S versiyonu değildi ama T'nin 109 HP'lik motorunu almıştı. 914'ün 0-100 km/s performansını 9.9 saniyeye çıkardı. Fiyatı da az farkla 911'den daha uygundu ve satışlarda patlama yaşandı.

Ama hikaye öyle bitmedi. Porsche bir dizi S motorlu araç yaptı ve adına 916 dendi. Hatta yatık sekiz silindirli 908'den de iki adet yapıldı. Biri Ferdinand Piech'e, diğeri Ferry Porsche'ye.



YATIK ALTI SİLİNDİRLİ MOTOR, 914'ÜN PERFORMANSINA VE FİYATINA YANSIDI



37.

911 Carrera RSR Turbo 2.1

Turbo beslemeli ilk Le Mans yarış otomobili

Üretim: 1974 | Motor: 2142 cc yatık altı, 500 HP | Maksimum hız: 305 km/s

37. sırada olsa da, şu ana kadar ki en iyi görünüme sahip Porsche yarış otomobiliydi. Martini renkleri... Büyük hava girişleri... Turbo için gerekli büyük borular... Muhteşem Carrera 2.7 RS'in deniz kenarında karikatür çizen biri tarafından görüldüğünü ve bunu vahşi Carrera RSR Turbo'ya dönüştürüldüğünü düşünün. Devasa çamurluklar ve arka kanatlar, 500 HP'nin yere sağlam basmasına yardımcı oluyorlardı. 17 inç jantlara yer verilmişti. Bununla birlikte fiberglas paneller ve kabinin daha fazla soyulması, onu daha acımasız yaptı. Ağırlık sadece 800 kg'nin biraz üzerindeydi.
1974 Le Mans pistinde daha hafif olanları vardı ama Porsche onları neredeyse mağlup ediyordu. Bu yüzden hasar gören vites kutusu sebebiyle Matra'nın arkasında ikinci oldu.

LE MANS PROTOTİPLERİNDEN DAHA AĞIRDI AMA NEREDEYSE ONLARI MAĞLUP EDİYORDU



36. 936

917 halefi için Le Mans başarısı

Üretim: 1976-1982 | Motor: 2142 cc yatık altı, 533 HP | Maksimum hız: 355 km/s

917 ve 908'den türetilen 936, FIA Grup 6 yarışlarında mücadele etmek için tasarlanmıştı. 1977, 78 ve 81'de Le Mans'ı kazandı.



35. 911 Carrera (993)

Klasik 911 atağı

Üretim: 1994-1998 | Motor: 3600 cc yatık altı, 268 HP | Maksimum hız: 267 km/s

911'in en dikkat çekici özelliklerinden biri olan farklı ergonomik tasarımının son atağıydı. Oh evet, bununla birlikte hava soğutmalı motor da öldü.



34. 904 Carrera GTS

Çok yönlü yarışçı ve ralli galibi

Üretim: 1964-1965 | Motor: 1966 cc yatık dört, 155 HP | Maksimum hız: 252 km/s

718'in varisi dört, altı ve sekiz silindirli olarak vardı. Targa Florio ve Tulip rallilerini kazandı. ayrıca Le Mans'da da yer aldı.



33. 911 SC/RS

Nadir, geniş, özel

Üretim: 1983_1984 | Motor: 2994 cc yatık altı, 250 HP | Top speed: 250 km/s

Porsche, Turb gövdeli, atmosferik SC/RS'den 20 adet yaptı. Böylece 959 geliştirme aşamasındayken, Grup B için yarışabileceklerdi.



32. RSR

Boxster bileşenlerine sahip 911

Üretim: 2016- hala üretiliyor | Motor: 4000 cc yatık altı, 503 HP | Maksimum hız: Bilinmiyor

Ortadan motorlu 911, hala bir 911 midir? Ortadan motorlu RSR, Ferrari'nin 488 ve Ford'un vahşi GT'si ile mücadele etti.



31.

911 (964, re-imagined by Singer)

911 hot-rod takviyesi aldı

Üretim: 2008- hala üretiliyor | Motor: 4000 cc yatık altı, 390 HP | Maksimum hız: 290 km/s

Singer, eski yıllara dayanan 911'leri yapan ilk şirket değil ama en ünlüsü ve muhtemelen en iyisi. 964 911 ile başladılar. Singer'in ustaları bu araca klasik bir hot-rod sihri de eklediler. Bunu yıllar önce müzisyen Rob Dickinson'ın aracına yaparak da dikkat çekmişlerdi. Dickinson'ın otomobili fotoğraflarda harika görünüyor ama gerçekte daha da güzel. Karbonfiber gövdeye sahipti; yatık altı silindirli motoru 3.8'den 4.0 lt'ye çıkarıldı. Ed Pink'in motor atölyesinde çalışılarak bir canavara dönüştü. Williams ile ortaklık yapmaları ise eli kulağında.



30. 911 Turbo (996)

911 closes in on 200mph

911, 320 km/s'ye yaklaştı

Üretim: 2000-2005 | Motor: 3600 cc yatık altı, 416 HP | Maksimum hız: 305 km/s
Artık Carrera bu hızlara çıkıyor ama zamanında çok güçlüydü ve X50 güç kiti opsiyonu ile, 2002'den itibaren 450 HP güç veriyordu.



29. 911 Turbo (993)

911 Turbo evcilleşti

Üretim: 1995-1998 | Motor: 3600 cc yatık altı, 402 HP | Maksimum hız: 300 km/s
Dört çeker sürüş sonunda Turbo'ya da geldi. Onun agresif sürüşünü daha kontrollü yapmak mümkün hale getirildi.



28. 962

956'dan türeyen Grup C silahı

Üretim: 1984-1991 | Motor: 2869 cc yatık altı, 660 HP | Maksimum hız: 350 km/s
956 baz alınarak yapıldı. 120 mm aks aralığına sahip olan 962 IMSA, Le Mans ve Interserie şampiyonalarında büyük başarı elde etti.



27. Boxster (986)

Nihayet gerçek bir bebek Porsche

Üretim: 1996-2004 | Motor: 2480 cc yatık altı, 201 HP | Maksimum hız: 240 km/s
Yavaş ve Boxster konseptine biraz benziyor olsa da, 986 önemli bir kilometre taşı model oldu. Ayrıca fiyat anlamında da uygundu.



26. 356 Speedster

Hafifledi ve hızlandı

Üretim: 1954-1958 | Motor: 1488 cc yatık dört, 55 HP | Maksimum hız: 160 km/s
Unutmamız gereken diğer hafif otomobil, sadeleştirilen Unutulan diğer hafif otomobil Speedster'di. Kaliforniya için tasarlanmıştı ve ithalatçı Max Hoffman tarafından istenmişti.



25. Cayman R (987)

Aceleci Cayman

Üretim: 2011-2012 | Motor: 3436 cc yatık altı, 326 HP | Maksimum hız: 280 km/s
Kağıt üzerinde S'ten az farkla iyiydi ama yolda ise çok farklıydı. 55 kg daha hafif, 10 HP daha güçlüydü. Revize edilen süspansiyonlar ve sınırlı kaydırmalı diferansiyelle fark yarattı.



24. 718

RS efsanesi burada başlıyor

Üretim: 1957-1962 | Motor: 1587 cc yatık dört, 148 HP | Maksimum hız: 230 km/s
Yeniden yapılan Boxster değil; 50'lerin orijinal 550 spyder'ının varisi. Le Mans'da sınıfında birinci oldu ve Targa'yı kazandı.



23. 911 RS (993)

RS daha sofistike oldu

Üretim: 1995-1996 | Motor: 3476 cc yatık altı, 296 HP | Maksimum hız: 276 km/s
Torku daha yüksek ve tümseklerde önceki 964'ten daha iyi. 993 RS Varioram emme manifoldu ve çok kollu arka süspansiyonlar vardı. RSR'de ise büyük bir arka kanat yer alıyordu.



22. RS Spyder

ALMS şampiyonu, 918 donörü

Üretim: 2005-2010 | Motor: 3400cc V8, 478 HP | Maksimum hız: Bilinmiyor
LMP2 otomobili, Penske ile birlikte tasarlandı. 2006-08 arasında ALMS'yi domine etti. 2011'de kuralların dışında sayıldı. Motoru 918'de yaşadı.



21. 911 GT1

Ortadan motorlu 911, Le Mans'ı kazandı

Üretim: 1996-1998 | Motor: 3163 cc yatık altı, 600 HP | Maksimum hız: 330 km/s
Yarı 993, yarı 962 ola bu araç, GT1 kurallarında yarıştı. Le Mans'da sınıfında kazandı ve 25 çılgın araç homologasyon için üretildi.



20. 911 GT2 RS (991.2)

690 HP ve arkadan itiş mi?

Üretim: 2017-2018 | Motor: 3800 cc yatık altı, 690 HP | Maksimum hız: 340 km/s
Şimdiye kadar yolda yapılmış en güçlü 911 canavarı, 340 km/s'ye ulaşıyor ve sürüşü bir Carrera kadar kolay. GT3 ise daha saf ve sesi daha iyi.



19. Ruf CTR

Sarı kuş 340 km/s hıza ulaştı

Üretim: 1987-1988 | Motor: 3366 cc yatık altı, 469 HP | Maksimum hız: 340 km/s
1987'nin en hızlı spor otomobili yeni F30 değil, dar gövdesi içerisine birçok modifiye parça alan 911'di.



18. 911 GT2 (993)

GT2 çılgınlığı burada doğdu

Üretim: 1995-1998 | Motor: 3600 cc yatık altı, 444 HP | Maksimum hız: 300 km/s
Çamurluklardaki perçinler çok güzel. Lastikler, devasa arka kanat sayesinde yola yapışıyor. GT2, Turbo'yu arkadan itişli bir yarış otomobiline çevirmişti.



17. 911R

Daha fazla hafiflik için

Üretim: 1967-1968 | Motor: 1991 cc yatık altı, 210 HP | Maksimum hız: 255 km/s
Efsanevi 2.7 RS Lightweight kadar güce sahip ama 160 kg daha hafif. R versiyonu, hızlı olmak için her şeye sunuyordu.



16. 911 GT3 Touring (991.2)

Daha az kanat, daha fazla güzellik

Üretim: 2017- hala üretiliyor | Motor: 3996 cc yatık altı, 494 HP | Maksimum hız: 315 km/s
Yol dostu GT3 orijinal 2.7 7 RS Touring'den alınan fikirleri taşıyor. Spoyleri attı. İçeride daha fazla deri ve lüks detay var.

15.

928

Yeni 911 olma hedefindeydi

Üretim: 1978-1995 | Motor: 4474 cc V8, 237 HP | Maksimum hız: 230 km/s

Fikir şu anda garip gelebilir; aynen Coca Cola'nın şeker vergilerine yanıt olarak bir çay tanıtması gibi. ama 70'lerde Porsche, 911'in yerini alacak önden motorlu, su soğutmalı ve V8 motorlu bir GT aracın olduğuna inanıyordu.

911 yaşlanmaya başlamıştı ve gelişiminin üzerinden 15 yıl geçmişti. 928 iyiydi: Teknik olarak gelişmiş ve yüksek kapasiteye sahipti. Gövdesi çelik ve korozyona dirençli alüminyumdan yapılmıştı. Pratik şekilde açılan bagaj kapağına sahipti. Alfa tarzı çapraz aks, bir devrim gibiydi (911 standartlarında). 50:50 ağırlık dağılımına sahipti. 928, 1978 yılında Avrupa'da Yılın Otomobili seçildi.

Ama bir 911 değildi. Güncellemelerle övgüler almaya devam etti ama Porsche patronu Peter Schutz, 911'in önemini fark edince işler değişti. Adeta o model yeniden doğarken 928 ölen taraf oldu.

PORSCHE, 911'İN YERİNİ ALACAK ÖNDEN MOTORLU, SU SOĞUTMALI VE V8 MOTORLU BİR GT ARACIN OLDUĞUNA İNANIYORDU

PORSCHE 70 YAŞINDA

14.

Carrera GT

Ferrari'nin kurallarıyla yapılan Porsche

Üretim: 2003-2007 | Motor: 5733cc V10, 603 HP | Maksimum hız: 330 km/s

Herkes Carrera GT'nin ahşap vites topuzunu hatırlar; bu 917 yarış otomobillerine yapılan bir göndermeydi. Ama aslında onun tek dikkat çeken yanı bu vites kolu değildi. Porsche burada 600 HP'lik bir süper otomobil sunuyordu. Eski Nürburgring Nordschleife'de en hızlı araçtan söz ediyoruz... Karbonfiber sanatıyla yapıldı ve V10 motor bir zamanlar F1 için düşünülmüştü. Yine de Ferrari Enzo'dan farklı olarak vitesleri kendiniz değiştiriyordunuz. 2000'li yıllarda büyük bir süper otomobil savaşı vardı (McMerc SLR'yi de unutmayalım).

Porsche'nin veya Ferrari'nin daha iyi olduğu konusundaki tartışmalar garajlardan dışarılara kadar taşmıştı. Ama kesin olan bir şey var: Carrera GT, klasik Porsche pazarında, eski 911'ler kadar değerli ve adeta altın kadar modası geçmeyen bir model olduğunu gösteriyor.



CARRERA GT Mİ, ENZO MU? TARTIŞMALAR, BU ARAÇLARI HİÇ KULLANMAMIŞ OLANLAR ARASINDA BİLE ŞİDDETLE DEVAM ETMİŞTİ



13.

911 Turbo

Bekleyin, bekleyin... Bum!

Üretim: 1975-1989 | Motor: 2994 cc yatık altı, 256 HP | Maksimum hız: 253 km/s

43 yıl geçti ve hala bu araç harika ve şişkin arka kısmıyla hatırlanıyor. Ayrıca 1978 yılında eklenen 300 cc ekstra ile birlikte 911 Turbo tam bir turbo olmuştu. Orijinal aşırı beslemeli 911, o yıl satılan 2.7 Carrera'dan çok farklıydı. Daha ağırdı ve 70'lerdeki standartlara göre çok hızlıydı. Yarış otomobilinden daha çok GT tarzındaydı. Yine de pistte RSR Turbo kuzenini tercih etmek mümkündü. Elbette bazı kusurları da vardı; arla aksta fazla ağırlık vardı. Ayrıca 1989'a kadar sadece dört ileri vites vardı ve bu da turbo gecikmesine daha fazla dikkat çekmişti. Ama kimin umurunda? Hala çok özel ve hala arzu duyulan bir otomobil.

KUSURSUZ OLMAYABİLİR AMA HALA ÇOK ÖZEL VE ARZU DUYULAN BİR OTOMOBİL



12. 911 GT3 RS (991.2)

Düşündüğünüz de daha sert

Üretim: 2018-hala üretiliyor | Motor: 3996 cc yatık altı, 513 HP | Maksimum hız: 310 km/s

Güzel bir formül: Daha fazla aeroya sahip bir GT3; daha fazla güç (20 HP) ve her his açısından daha yoğun. Ayrıca yeni 911 döneminin favorisi.



11. 356 Carrera

Carrera'nın büyük anlam ifade ettiği dönemler

Üretim: 1955-1965 | Motor: 1498 cc yatık dört, 100 HP | Maksimum hız: 193 km/s

Şu anki 'Zetec' gibi Carrera logosu da bir zamanlar yarışlardan alınan motorları biliniyordu. 356 Carrera büyük ses getirmişti.



10. 919 Hybrid

Spor otomobil başarısı

Üretim: 2014-2017 | Motor: 2000 cc V4 hibrit, 900 HP | Maksimum hız: 340 km/s

RS Spyder'dan sonra WRC'te Porsche'nin ilk LMP çalışması oldu. Şimdi bu şampiyonadan emekli oldu ve artık Porsche, Formula E'ye odaklanacak.



9. 911 GT3 RS 4.0 (997)

Mezger'in altı silindir atağı

Üretim: 2013 | Motor: 3996 cc yatık altı, 493 HP | Maksimum hız: 310 km/s

Otomobil, su soğutmalılardan nefret edenleri susturmuştu. Hans Mezger'in yatık altı silindirli motorunun son evriminde karbon paneller ve bir başka 200 cc vardı.



8. 917

Le Mans ve Can Am efsanesi

Üretim: 1969-1971 | Motor: 4900 cc yatık 12, 630 HP | Maksimum hız: 395 km/s

İlk sezonunda başarısız olsa da, sonradan adapte olan 917, kısa zamanda spor otomobil yarışlarında yenilmez hale geldi. Ardından Can Am yarışlarına geçiş yaptı.



7.

911 RS (964)

Stuttgart'ın hızlı cadde yarışçısı

Üretim: 1992 | Motor: 3600cc yatık altı, 256 HP | Maksimum hız: 260 km/s

Yeni olduğunda yanlış anlaşılmıştı ama şimdi tapılan bir model oldu. Saf RS çok sıkı çalıştırmayı gerektiriyor ama aynı zamanda çok ödüllendirici. Özellikle de onu satanlar için: 15 yıl önce fiyatı 25 bin sterlindi; şimdi ise 150 binden başlıyor. 964 Carrera 2'yi 10 HP daha fazlasıyla alabilirsiniz. Daha hafif volan, daha kısa son vites oranı ve daha sert motor bağlantıları vardı. Ayrıca yarışçı tarzını yansıtan Turbo ön frenler, daha alçak süspansiyonlar ve burnu daha şişkin ve arkayı daha ince hale getiren viraj denge çubuğu yol tutuşu değiştiriyordu. Soldan direksiyonu modellerde hidrolik desteği yoktu. Tüm modellerden manuel camlar vardı. Vahşi ve muhteşem.





6.
Cayman GT4
Onu hafife almayın

Üretim: 2015-2016 | Motor: 3800 cc yatık altı, 380 HP | Maksimum hız: 295 km/s

Porsche'nin müzesini besleyen bu otomobil, her zaman istediğimiz ama Porsche'nin üretmekte pek istekli olmadığı modeldi: Cayman GT3. Geliştirilen otomobil, son derece memnun ediciydi. Gerçek bir motorsporları motoruna sahip ilk jenerasyon Cayman asla üretime girmedi çünkü 911 ile mücadele edebilecek kadar iyiydi. Ama Cayman GT4 bizi ona epey yaklaştırdı. Gerçek bir GT3 yatık altı motoru yoktu; bu da onu daha az egzotik 911 Carrera S 3.8 yapıyordu. Ama süspansiyonlar GT3'e aitti. Sadece manuel alabiliyordunuz ve sürüşü gerçekten iyiydi. Fiyatına göre kelepir denebilir. Neredeyse diğer tüm Porsche'lerden daha eğlenceli bir sürüşe sahipti.

5.
956
Muhteşem Grup C yarışçısı

Üretim: 1982-1985 | Motor 2650 cc yatık altı, 620 HP | Maksimum hız: 350 km/s

Porsche'nin yer etkisine sahip 956'sı oldukça üstündü ve 962 modeli de Grup C döneminde öne çıktı. Peki ama nasıl? Bunun için istatistiklere bakın. Neredeyse 40 Dünya Spor Otomobil şampiyonluğu elde etti. 1982'den 1986'ya her yıl bolca Dünya Spor Otomobil şampiyonluğu geldi. 1982'den 1987'ye Le Mans'ı kazandılar. Bu yarışlarda 956 çoğu yarışçıları alt etti. 1983'te Le Mans'daki yarışta ilk 10'un 9'unu 956'lar oluşturuyordu. Diğer takımlar bu üstünlükten rahatsız olmuşlardı. 956 kalkanlarına ciddi bir hasar almadan yarışıyordu. Yere basma gücü konusunda da üstündü. Bu yüzden belki de tek sorunu Nürburgring'lerdeki atlama bölümleriydi...

CAYMAN GT4, NEREDEYSE DİĞER TÜM PORSCHE'LERDEN DAHA EĞLENCELİ BİR SÜRÜŞE SAHİPTİ





4.
959
Süper otomobillerin ilk yılı

Üretim: 1986-1993 | Motor: 2849 cc yatık altı, 444 HP | Maksimum hız: 313 km/s

Tarmac Group B şampiyonası için tasarlanan araç asla gerçekleşmedi. 959'un ayarlanabilir süspansiyonları ve dört çeker sürüş sistemi, neredeyse 320 km/s'lik hıza sahipti. Üstelik kullanması bir Civic kadar kolaydı. Diğer süper otomobillerin yanında bir jet uçağı gibi görünüyordu. Maalesef geliştirme maliyetleri adeta ordu seviyesine çıkmıştı. Her bir 959'un maliyeti oldukça yüksekti. Ter gerçek yarış başarısı ise 1986'da Paris-Dakar zaferi oldu. Jacky Ickx ile beraber ilk iki sırayı aldılar. Kendisi Porsche'ye bu aracı yapması için ısrarcıydı. Onun etkileri modern süper otomobillerde hala devam ediyor.

3.
918 Spyder
Spor hibrit dönemini başlattı

Üretim: 2013-2015 | Motor: 4600 cc V8 hibrit, 875 HP | Maksimum hız: 340 km/s

1 milyon sterlinden daha pahalı olan McLaren P1, LaFerrari ve 650 bin sterlinle nispeten daha ucuz 918 Spyder, hibrit otomobilleri sıkıcı bir hayattan kurtardı. Bu otomobillerden önce hibrit araçların eğlenceli sürüşten uzak olduğu kesindi. Onlar elektrik motorunu ve bataryayı en heyecan verici şekilde içten yanmalılarla buluşturdular. Porsche'de güç 608 HP üreten V8'den ve 279 HP üreten bir çift elektrik motorundan geliyordu. Elektrikli modda 30 km yol alabiliyordu. Toplam güç 875 HP'ydi ve 100 km/s hızlanması 2.5 saniye civarındaydı. Bir ara Nürburgring rekoruna sahip oldular (6 dakika ve 57 saniye ile). Bu üç araçtan performans rakamlarını açıklayan tek cesaretli model oldu.

2.

911 2.7 RS

Özlenen 911 modeli

Üretim: 1973 | Motor: 2687 cc yatık altı, 207 HP | Maksimum hız: 152 km/s

Porsche'nin 1973 911 RS'i yapmayı durdurmasından 15 yıl sonra, Supercar Classics dergisi şöyle bir kapakla çıktı: "Porsche bu 911'i yapmaya devam etmeli." Üzerinden 30 yıl geçmesine rağmen daha fazlasını istemeyen bir stadyum dolusu Porsche fanı bulabilirsiniz.
187 HP'lik 2.4S'ten evrilen ilk Carrera RS, 2.7 litrelik motora, daha geniş arka lastiklere kavuştu. Ayrıca Bilstein amortisörlere ve meşhur ördek kuyruğu arka kanada sahipti. Gövdesi de özellikle hafifti. Porsche'nin diyet yapan her parçasını içeriyordu.
Üretim sonunda 1580 adede ulaştı; onların çoğu lüks Touring versiyonlarıydı. Çok az Sport ve daha da az 2.8 RSR versiyonu satıldı. Bu son saydığımız araç, 24 Hours of Daytona yarışını ve son gerçek Targa Florio'yu kazandı. 1974'ün RS 3.0 evrimi model, daha da özeldi, ama herkesin istediği 73 modeldi.



1974 RS 3.0 DAHA ÖZELDİ AMA 1973 MODEL HERKESİN İSTEDİĞİ ARAÇTI



911R, 911 VE PORSCHE'DE SEVDİĞİMİZ HER ŞEYİ BİR ARADA SUNUYOR



1.

911R (991)

En güçlü 911

Üretim: 2016 | Motor: 3996 cc yatık altı, 493 HP | Maksimum hız: 320 km/s

Aslında temelinde bu manuel şanzımanlı ve kanatsız bir GT3 RS. Ama 911R, bizim 911 ve Porsche'de sevdiğimiz her şeyi bir arada sunuyor. Kullanışlı, uysal. Ama yine de Porsche'yi daha hızlı yapacak özellikleri barındırıyor. 911R, 911'in sürüşü açısından tüm hislere sahip. R modeli, geniş RS versiyonu yerine GT3 üzerine yapıldı. Ama RS magnezyum tavan, karbon kaput ve karbon ön spoylere sahip. ayrıca polikarbon arka ve yan camlara sahip. Arka koltukları yok ve roll cage ise bir opsiyon. 1370 kg ile şimdiye kadar ki en hafif 991 911.
RS'in 493 HP'lik motorunu kullandı. Şaşırtıcı derecede çevik olan araç aslında 6 ileri manuel şanzımanla birlikte biraz yavaşlamıştı. Ama kimin umurunda? Yada spoyler olmamasını kafaya takan var mı? Bu aracı kullanırken bütün hisleri en yüksek seviyede yaşamak mümkün.
R modelinin Porsche listesinin en üzerine olmasına herkes katılmayabilir. Buna Porsche'nin sadık fanları da dahil. Hava soğutmalı olanları sevenler de dahil. Ama bu araç satılmasının üzerinden 2 yıl geçmesine karşın liste fiyatının iki katı kadar değerlendi.
Belki de ismi biraz garip gelebilir. 1967'de yapılan orijinal 911R, yarışlara çıkmıştı. Bu araç ise klima kontrolleri sayesinde fiyatının erozyona uğramasından koruyor. İki yıl sonra 911R, benzer duygulara hitap eden GT3 Touring'e ilham verdi. Önemli bir model. Onunla birlikte yolculuğu hızlı tamamlamaktan ziyade o yolculuk deneyimi önem taşıyor. Porsche markası, her zaman özel modellerle karşımıza çıkmaya devam edecek.



HAFİFLİK YARIŞI

Audi'nin R8 modeline hayat verip nasıl McLaren 570S ile mücadele etmesini sağlayabilirsiniz? Kolay... Onu sadece arkadan itişli yaparak hafifletin!

Yeniden şekillenen Audi Sport departmanı, arkadan itişli Audi'lerin önünü açtı





GEÇTİĞİMİZ AKŞAM, Audi R8'in yönünü kuzeye, Kielder Suyu'na çevirdiğimizde elektronik tabelaların hepsinde şiddetli hava uyarısı yapılıyordu. Bu hava uyarıları bizim sürüş fırsatımızı engelleyemezdi. Ertesi sabah ise işler biraz daha kötüye gitti. Yol üzerinde bir süre karla dans ettik. Neyse ki ilerleyen yollarda bu karlar çabuk eriyince işimiz biraz daha kolaylaştı. Sıcaklık, İskoçya sınırına doğru genel olarak sıfır seviyesinde seyrediyordu. Kereste kamyonlarını geçiyoruz, türbülansı hissediyoruz ve yolun temiz tarafından ilerlemeye gayret ediyoruz. Bazı bölümlerde filmlerde mafyanın öldürdüğü ve cesedin gömüldüğü yerleri andıran çamurlardan geçiyoruz. Yol tutuş düşük ve bitmek bilmeyen virajları izliyoruz. Azalan trafik daha keskin sürüşler sağlıyor ama en ufak hata nükleer bir patlama yaratabilir.

Audi'nin V10 motoru arkamda tatlı bir şekilde homurduyor. Düşük devirlerden acımasız yüksek devirlere akıcı bir şekilde çıkıyor. Modern bir F1 pilotu gibi nazikçe ilerliyoruz. Ancak 8000 d/dak'a gelirken biraz endişelenmiyor değiliz...

İyi bir tempo yakaladık ve arkamızda McLaren var. Bu otomobilin V8 motoru, her zaman canlı ve fütüristik kalmaya devam ediyor. Şasisi ise, yol yüzeyindeki her detayı anında size aktarıyor. Bu yüzden otomobilin her türlü zeminde nasıl davranacağını kestirmek kolaylaşıyor.

Normalde bu tip şartlar, quattro dört çeker sürüşün ustası olduğu durumlardır. Ancak Audi'nin tüm elektroniklerini kapattığınızda, viraja biraz daha fazla hız taşıdığınızda, gaz pedalına erken bastığınızda, R8'imiz, daha önce hiçbir Audi'de deneyimlemediğiniz tarzda drift yapıyor. Çünkü bu araç, Audi R8 RWS (Rear-Wheel Series, Arkadan İtişli Serisi). Yani Audi'nin ilk arkadan itişli binek otomobili.

RWS bir zamanlar imkansız görünüyordu. Audi'nin performans departmanı Quattro GmbH ismini almıştı; bu isim ralli etaplarında dört çeker sürüş teknolojisini kanıtlamasıyla ünlü. Kısacası, hızlı Audi'ler de dört çeker olmak zorundaydı. Ancak 2016 sonunda eski Lamborghini'nin kilit adamı ve o zamanki Quattro patronu Stephan Winkelmann, Audi Sport departmanını şekillendirdi. Böylece yüksek performanslı Audi modellerinin ön aktarması çıkarılarak yapılmasının önü açıldı.

Coupe veya Spyder olarak sunulan R8 RWS bir ilk oldu. Satın alabileceğiniz en hafif, en saf R8. Dört çeker donanımının atılmasıyla 50 kg kadar ağırlığı azaltıldı. Coupe, 1590 kg ağırlığında. Standart R8'lerle 533 HP üreten aynı 5.2 litre atmosferik V10'a sahip. Böylece güç/ağırlık oranı 10 HP arttı. ▸

Karbon şasili İngiliz turbo V8, atmosferik Alman V10'una karşı


İşte heyecanlı bir yüz


Sanal Kokpit, navigasyonu kaçırmamanız için ideal

Çekiş konusunda daha azına sahip olsa da, 0-100 km/s hızlanması 3.7 saniyeye düştü.

RWS'nin alt yapısı elbette hazırdı. Lamborghini Huracan da arkadan itişli olarak sunuluyor. Audi aynı zamanda arkadan itişli R8 LMS GT34 yarış aracının altını çiziyor.

Lamborghini gibi Audi, R8 RWS'yi R8 sahibi olmayı kolaylaştıracak şekilde konumlandırıyor. 112 bin 450 Sterlinle quattro R8'den neredeyse 14 bin Sterlin daha ucuz (Plus versiyonuna göre 29 bin Sterlin daha ucuz). Ayrıca Dinamik direksiyon, adaptif süspansiyon ve seramik frenler gibi opsiyonlar da sunulmuyor. Test aracımızda ise tüm muhteşem sesleri barındıran spor egzoz vardı. Dinamik sürüş modunu açarak bunu daha etkin kullanmak mümkün.

Audi Sport'un Böllinger Höfe tesisinde neredeyse tamamen el yapımı olan sadece 999 adet RWS üretiliyor. Hem en iyi hem de aynı zamanda en ucuz R8 olabilir mi? Doğrusu bu segmentte çok fazla alternatif yok ve benzer Huracan'ın 43 bin Sterlin daha pahalı olması onu da farklı bir boyuta itiyor.

Aslında McLaren 570S ona yakınlaşıyor. Showroom karşılaşmasını kolayca kazanabilecek bir tasarıma sahip. İleriye doğru alınmış kabin, alçak burun, alçak duran oranları anında sportif tarzını ve hatta süper spor kimliğini ortaya koyuyor.

Audi'nin Lamborghini'den faydalanması gibi 570S de kendi silahını kullanıyor. Henüz yenilenen ve çok daha pahalı olan 650S ile aynı karbon hücre yapısını kullanıyor.



Yine aynı çift kavramalı vites kutusuna ve 3.8 litre çift turbo V8'e sahip. Motor üst versiyon model olan 650S'ten 80 HP daha az güce sahip olsa da 0-100 km/s hızlanmasında 3.2 saniye gibi iyi bir derecesi var.

570S 149 bin Sterlinden başlıyor ama McLaren'in bir de daha uygun 540C modeli var. 135 bin Sterlin ile R8 RWS ile karşılaştırılabilir. Ama çoğu kullanıcı 570S'i tercih ediyor; biz de öyle yaptık. İşte bu yüzden R8'e karşı da burada...

McLaren'in içine, V şeklinde açılan kapısından adeta bir süspansiyon köprüsünün altından geçerek giriyorsunuz. Kabine geçtiğinizde sürücü odaklı kokpit sizi karşılıyor. Karbonfiber eşik (halıyla kaplı) bir karış kadar geniş ve koltuklara geçtiğinizde çok alçakta oturduğunuzu fark ediyorsunuz. Gaz pedalı karbon şasiye yakın, fren pedalı ise tam olarak sol ayağınızın biraz ilerisinde.

Yavaş kullansanız bile McLaren hemen özel olduğunu hissettiriyor. Buradaki dağ yollarından çıkarken hidrolik destekli direksiyon hızlı temposuyla, iyi ayarlanmış ağırlığıyla otomobili çevik ve canlı yapıyor. Böylece süspansiyona binen yükleri de kontrol etmekte daha rahat hissediyorsunuz. Sağlam ve ince alcantara kaplı direksiyon, analog hissiyle keyifli sürüşler sağlıyor.

Şasi de aynı şekilde çevik. İz açıklığı geniş bir his veriyor, ağırlık merkezi alçakta. Daha pahalı McLaren'lere göre daha konvansiyonel bir süspansiyona sahip olmasına rağmen 570S, yoldaki detayları size açık bir şekilde iletecek kadar iyi. Hatta tümseklerde de bunu yapmaya devam ediyor. Karbon tüp şasi, Audi'ye göre 138 kg hafif olmasına önemli katkı sağlıyor. Yön değişimlerinde bunu hissediyorsunuz ve ağırlık transferi, hızlı virajlarda ve sert frenajlarda ustaca kontrol ediliyor.


-2°C'de bile arkadan sıcak hava çıkıyor

Bugünün süper spor otomobilleri performans anlamında başka bir ligde. 570S, McLaren'in Spor Serisi ürün gamında. Yine de son derece hızlı ve şaşırtıcı derecede kuvvetli. 150 km/s'nin altında kalmaya çalıştığınızda da yerinde durmayan tarzıyla potansiyelini her zaman belli ediyor. Güç elde edilmesi konusunda da başarılı: Düşük devirlerde canlı bir hızlanma var. 3500 d/dak civarında nemli bir zeminde arka lastikler şok dalgasıyla sarsılıyor. Boşluk bulup, 7400 d/dakikaya geldiğinizde ise V8 her açıdan tüm meziyetlerini sergiliyor. Yoğun gücünü hiçbir zaman saklamıyor.

Ancak süspansiyonun ve direksiyonun netliğini gördükten sonra, McLaren'in güç ünitesine odaklanmak gerekiyordu. Gaz pedalının biraz keskin olması gerek. Vites geçişleri hızlı ve arka arkaya hızlı vites düşürmeler mümkün. Ancak karbonfiber vites kulakçığına dokunduğunuz anda, küçük bir kesinti oluyor; burada mekanik bir şeyler gerçekleşene kadar çok kısa bir kesinti hissediyorsunuz.

Standart karbon seramik frenler de benzer belirsizlikler yaşatıyor ama onun dışında çok iyi hislere sahip. Durdurma gücü konusunda hiç şüphe yok.

En başta küçük bir boşluk var ama daha sert bastığınızda hemen canlanıyor.

McLaren sürücüsünü zorlayacak bir başka nokta da var. Uzun yolculuklarda biraz gerilebilirsiniz. Koltuklar harika, sürüş inanılmaz ama karbon tüp, önde 19, arkada 20 inç jantları saran Pirelli P Zero lastikleri, sert süspansiyon yapıları size darbe vuruyor. Ayrıca McLaren'in düşük adetli üretim yapan bir marka olması sebebiyle, bilgi-eğlence ekranı sezgisel değil ve bazı zorlukları var.

Audi'nin günlük işleri daha iyi yaptığı konusunda şüphe yok ve belki de onu özel yapan da bu. TT gibi sürüşü ve McLaren gibi davranışları var. R8'in çok yönlülüğü, arka camdan görülen V10'u fark ettikten sonra aslında arka planda kalıyor. Ya da alüminyum gövde, rijit karbonfiber şanzıman tüneli gibi detayları görünce işler değişiyor.

Geleneksel bir kapıyla (sıkıcı!) içeriye giriyorsunuz. Normal şekilde bir koltuğa oturuyorsunuz ve McLaren'den sonra adeta yüksek bir araçta yola hakim pozisyonda oturuyor gibi kalıyorsunuz. Geçtiğimiz gece yapılan geç saatteki sürüş avantajlı yanlarını gösterdi: 19 inç Pirelli P Zero lastiklerden daha az yol sesi geliyor. Sanal kokpit ve kullanışlı Audi MMI bazlı bilgi-eğlence sistemi var. Yanınızdaki yolcuyla rahatça konuşabilirsiniz.



Tam da bir Audi'den bekleyeceğiniz kaliteye sahip



Audi R8'in günlük sürüş zırhındaki tek çizik, sürüş kalitesi. Sadece 999 adet üretilecek. Elbette Coupe ve Spyder'lar çok farklı ayarlara ihtiyaç duyuyor. Pasif ve adaptif amortisörleri ayarlamak çok fark yaratmayacaktı. Bu yüzden pasif olan tercih edildi. Yani Audi'nin feragat etmek zorunda olduğu yerlerde McLaren'in adaptif süspansiyonları uzun yol konforundan apeks canavarına kadar ayar skalasına sahip. Şehir için düşük hızda veya otoyolda daha hızlı sürüşlerde R8'in süspansiyonları çok sertti.

Ama Kielder'in kuzeyinde daha hızlı, akıcı yolda çok etkileyici. Gövdesini hassasiyetle kontrol ediyor ve tempo yakalıyor.

Fakat McLaren'in daha fazla iletişim kuran direksiyon ve şasisinden kaçmak imkansız. R8, daha az iletişime, daha az enerjiye ve daha fazla gövde burulmasına sahip. Tabii yine de RWS'nin güzel bir dengesi var.

59 kg ağırlık tasarrufu kolay fark edilmiyor ama özellikle direksiyonun daha canlı olmasını sağlıyor. Ön tarafa tork gönderilmemesiyle birlikte hızlanma sırasında direksiyon açısında herhangi bir değişim olmuyor.

McLaren daha hızlı hissettiriyor. Bunun bir bölümü güç/ağırlık savaşında 335 HP'ye karşı 387 HP ile kazanması. Aynı zamanda turbo beslemenin getirdiği patlama da var. Fakat Audi'nin atmosferik motoru daha iyi. Düşük devirlerde ağır ama 6500 d/dakikada 540 Nm'lik tork tüm bunları unutturuyor. 6000-8000 d/dakika arasında gerçekten inanılmaz bir tempo yakalıyor.

Merak edilenler Audi R8 RWS



Boşanma avukatını aramak gerekiyor mu? Gerek yok. R8 konforlu, donanımlı, otoyolda çok sarsıntılı değil ve iyi bir navigasyonu var. Sürüşü sevdiğiniz insanlarla paylaşabilirsiniz ve o da bundan hoşlanacaktır. Ama tüketimi kafaya takmayın.



İsmini hatırlamıyorum, ama yüzün tanıdık geliyor... Muhtemelen haklısınız çünkü R8, daha büyük TT gibi görünüyor. Ayrıca gövdesinin altında Huracan yatıyor. Mantıklı bir tasarıma sahip süper otomobil.



Bir yarış pilotu olsaydı, kim olurdu? Elbette James Hunt: Çok havalı görünüyor ve gerektiğinde nazik olabiliyor. Ama aslında bu görünümün altında bir vahşilik yatıyor. Dikkatli olmakta yarar var.



Daha fazlasını alabilir miyim? Kesinlikle. R8 ürün gamı dört çeker Plus versiyonuna kadar uzuyor. Bu araçta V10 motordan 70 HP daha fazlası üretiliyor. Tabii RWS'de de modifiyeciler bu ekstra gücü kolaylıkla elde edebilirler.



Bu iki araç, Ferrari 488 ve McLaren 720S gibi birbirlerine yakınlar

Devir limitine yaklaşırken hızın yanı sıra muhteşem bir mekanik ses size eşlik ediyor. R8 beklediğinizden daha hızlı hale geliyor. Evet, çılgın adrenalin anlamında R8 Plus kadar etkileyici değil ama farklı tatlar sunmayı başarıyor.

Muhtemelen daha saf sürüş konsepti, manuel vites kutusunu hak ediyor olsa da, buradaki S-tronic vites kutusu da akıcı ve hızlı. Ama frenleme sırasında vites düşürmelerde motoru garip bir şekilde rahatsız ediyor. Tüm heyecan verici arkadan itişli araçlar için geçerli tek bir soru kalıyor: Denge kontrol sistemi. Standart ayarlarda kaymaya biraz izin veriyor ve size pay bırakıyor. Dinamik modda ise daha rahatsınız. Ingolstadt ne yapmak istediğinizi çok iyi okumuş. V10'un sizin güveninizi cesaretlendiren lineer hissi, R8'in elektroniklerini kapatmanıza teşvik ediyor. Kar tehlikesi geçtikten ve sabah güneşi ortaya çıktıktan sonra, yolda beyaz ve siyahın yerine bazı gri bölümler oluşmaya başladı. Hızlıca yukarıya doğru çıktık ve RWS'nin dilini anlamaya çalıştık. Bir virajda ön tarafa yüklendiğinizde, ön lastiklerin zorlandığını hissediyorsunuz. Ardından hızlıca gaz pedalına yüklenirseniz, R8'in arkadan kaymaya istekli olduğunu fark ediyorsunuz. V10'un ağırlığını kullanmak da size avantaj sağlıyor. Kontra yapıp hızlandığınızda, RWS gizlediği meziyetlerini ortaya döküyor. Motorun geniş bant aralığı size yardımcı oluyor. Arka tarafın daha esnek olması, sonradan kendini toplaması ve biraz patinajla ileriye atılması harika. Motor güzel seslerle akıcı bir şekilde ilerliyor. Dört çeker versiyondan sonra sizi tazeleyen bir denge sunuyor.

Ama gerçek şu ki McLaren'in denge kontrol sistemlerini kapatmadan önce derin bir nefes alıyorsunuz. Bu noktaya gelmek için daha fazla tahammül etmeniz gerek. McLaren'in şasisi daha doğal bir hisse sahip. R8'in ağırlık transferiyle savaştığı noktada limitleri aşıp, kendinizi tekrar geri çekebilirsiniz.

Devamlılığı daha az olan nokta, McLaren'in güç elde etme tarzı. Turbonun patlama anını yakalarsanız, arka taraf daha inatçı oluyor. Ama arkadan kayma yaşandığı anda, hızlı tepkiler vermeniz şart. McLaren yine de limitte iyi huylu ve güvenilir. Sonuç olarak McLaren daha hızlı ve daha keyifli. Tempoyu yukarıda tutmak daha kolay; ayrıca şasi ve lastiklerle iletişiminiz de daha yoğun.

Karanlıkta ilerliyoruz; konvoyumuz Kuzey İskoçya taraflarına gidiyor. Farlar tepeleri ve yeşillikleri aydınlatıyor. Oldukça yoğun bir yolculuk oldu ama hala yolumuz var. Navigasyon 70 km daha yol olduğunu gösteriyor. Buna çok güldüm. 70 km daha mı? Bu otomobillerle? Daha ne isteriz ki... McLaren 570S, analog hisleri, dijital performansla birleştiriyor. Sonuç olarak ortaya ödüllendirici ve mücadeleci bir sürüş çıkıyor. Arkadan itişli Audi ise, daha uygun ve kendi içinde haylaz bir seçenek gibi. Turbosuz V10 motoru, RWS'nin çekiciliğini daha da artırıyor. Bunun bir süper otomobil olduğu daha inandırıcı. Önümüzün açıldığı bir yolda ise McLaren çok daha yetenekli olsa da Audi R8 RWS, çok daha eşsiz bir paket sunuyor. Bu nedenle, ikili arasından satın almak istediğim otomobil olması çok da şaşırtıcı!

Merak edilenler McLaren 570S



Boşanma avukatını aramak gerekiyor mu? Belki de. McLaren'in sürüşü harika ama bolca yol sesi var. Ayrıca insanlar, Audi ile arasındaki fiyat farkıyla, harika bir mutfağa, banyoya ve tatile sahip olacağınızı düşünüp boş boş bakabilirler.



İsmini hatırlamıyorum, ama yüzün tanıdık geliyor... 570S, McLaren'in Spor Serisi ürün gamına ait ve ona en yakın olan 650S henüz satıştan çıktı. Aynı karbon tüp şasiyi ve biraz daha az güce sahip V8'i barındırıyor.



Bir yarış pilotu olsaydı, kim olurdu? Elbette Michael Schumacher olurdu. Kapasitesi ve kontrol edilebilir hızıyla 570S gerçekten farklı. Hatasız ve affetmeyi sevmiyor.



Daha fazlasını alabilir miyim? Henüz değil ama daha azını alabilirsiniz. McLaren 540C aslında Spor Serisi giriş modeli. Aynı 570S gibi görünüyor ama daha ucuz ve 30 HP daha azına sahip. Yine de bu aracın daha iddialı LT versiyonunu bekleyin.

MCLAREN 570S

> **Fiyat** £149,000
> **Test aracı fiyatı** £161,610
> **Motor** 3799cc 32v çift turbo V8, 562 HP @ 7400 d/dak, 600 Nm @ 5000 d/dak
> **Aktarma** 7 ileri çift kavramalı otomatik, arkadan itişli
> **Süspansiyon** Önde ve arkada çift salıncak
> **Performans** 3.2 sn 0-100 km/s, 330 km/s, 10.6 lt/100 km, 249 g/km CO2
> **Ağırlık** 1452 kg
> **Satış tarihi** Şimdi

★★★★

AUDI R8 RWS

> **Fiyat** £112,450
> **Test aracı fiyatı** £116,550
> **Motor** 5204cc 40v V10, 533 HP @ 7800 d/dak, 540 Nm @ 6500 d/dak
> **Aktarma** 7 ileri çift kavramalı otomatik, arkadan itişli
> **Süspansiyon** Önde ve arkada çift salıncak
> **Performans** 3.7 sn 0-100 km/s, 318 km/s, 12.4 lt/100 km, 283 g/km CO2
> **Ağırlık** 1590 kg
> **Satış tarihi** Şimdi

★★★★☆

McLaren'in denge kontrol sistemlerini kapatmadan önce derin bir nefes almanız gerek



HONDA NC750X

Uzun ince bir yoldayız

Honda NC750X süper bir motor, özellikle şehir içi ve yakın çevre için ideal bir seçim. Honda'nın DCT şanzımanından en çok keyif aldığım deneme sürüşü bu motor ile oldu.



Honda NC750X süper bir motor, özellikle şehir için ve yakın çevre için ideal bir seçim. Honda'nın DCT şanzımanından en çok keyif aldığım deneme sürüşü bu motor ile oldu.

YAZ AYLARINA beklenenden daha hızlı bir giriş yaptık, Ramazan ve erken seçim telaşı derken haziran geldi, sanki zaman çok daha hızlı geçmeye başladı ya da sadece bana öyle geliyor...

Ilık bir kış geçirdik, böylece motosikletten çok kopmadık, eskiden kış gelince yazı, yaz gelince kışı özlerdim ama bu yaşlarımda kış ayları pek ilgimi çekmiyor artık.

Nereye doğru gittiğimizi bilmeden bir yolculuk halindeyiz. Etrafımızdaki şartlar sürekli değişiyor. Gelecekle ilgili hiçbir şey belli değil, dün üzüldüğümüz bir konu bugün önemini tamamen yitirebiliyor. Bu bilinmeze olan yolculukta sürekli olarak şartlara uyum sağlamaya gayret ediyoruz. Bu değişkenlere ne kadar çabuk uyum sağlayıp bakış açımızı değiştirebilirsek o kadar az yıpranıyoruz. Değişimlere uyum sağlamakta ne kadar gecikirsek o kadar çok zarar görüyoruz.

Bu değişken karmaşa içerisinde sürekli tutunacak bir şeyler arama gayretindeyiz, aile, dostlar, iş, hobiler. Tüm bunlar esasında bizim mutlu, huzurlu ve keyifli bir hayat sürebilmemiz için bir arayış, ama esas arayış kendimize bir hayat amacı bulma gayretimiz, sabahları yataktan kalkarken bizi motive edecek, bizi yaşamaya teşvik edecek bir amaç!

Dilimin döndüğünce insanların bu dünyada kalan vakitlerini mükemmel geçirmeleri için içlerinde bekleyen küçük çocuğu harekete geçirmeye gayret ediyorum.

Benim için kişisel motivasyon ve motosiklet tutkusu iç içe geçmiş durumda, kişisel motivasyon sizin için motosiklet tutkusu olmayabilir, herhangi başka bir hobi de aynı işlevi görebilir, önemli olan onun ne olduğunu bulmanız ve mümkün olduğunca ona vakit ayırmanız.

Bu ayki konuğum Honda NC750X (DCT). 2 silindirli, sıvı soğutmalı, 4 zamanlı, SOHC, 8 supaplı, 745 cc hacme sahip bu motor 54.8 HP gücünde, maksimum tork 4750 devir/dakika 68 Nm, yakıt kapasitesi 14,1 litre, sele yüksekliği 830 mm ve ağırlığı 230 kg. Şanzıman DCT 6 Vitesli çift kavramalı.

Honda'nın üst düzey şehir içi motosikleti daha güçlü ve maceraperest bir görünüme bürünmüş. Yüksek torka sahip paralel çift silindirli motor, uzun yol için de geliştirilmiş süspansiyonu, önde bulunan bagaj bölmesi, kişiselleştirilmiş renk seçenekleri olan LCD göstergesi ve LED aydınlatmaları ile dikkat çeken NC750X'de, iki seviyeli Honda Seçilebilir tork kontrol sistemi (HSTC) 2018 yılında standart donanım olarak sunmuş.

ŞEHİR İÇİNDE MÜKEMMEL PERFORMANS

NC750 X beklentilerimin önünde bir motor olarak karşıma çıktı, uzun süredir uzaktan takip ettiğim bu ilginç makineye biraz ön yargılı baktığımı anladım! NC750X ile 10 gün beraber olduk, İstanbul'da Avrupa ve Anadolu yakasında gitmediğim yer kalmadı desem yalan olmaz, şehir içinde mükemmel bir performansı var, dengesi, hızlanması, viraj kabiliyeti, DCT vites geçişleri ve ayna açıları harika! Söylenecek tek bir şey var "BRAVO"...

Bu kadar seri ve dengeli bir makine Scooter kavramını tehlikeye atıyor bence, bugüne kadar şehir içi motor kullanımında sadece otomatik vites diye Scooter tercih eden insanlar eğer bir fırsat bulup NC750 X (DCT) denemesi yaparlarsa inanın ertesi gün gidip bu makineyi satın alırlar.

ŞEHİR DIŞI PERFORMANS...

Şehir dışı biraz geniş bir kavram farkındayım, ben NC750X ile bir gün Poyrazköy'e ertesi gün Şile ve Ağva'ya gittim.

Poyrazköy yolu gayet keyifliydi, orman içindeki yolda motor kullanmak her zaman büyük keyif. Tatlı ve puslu bir ilkbahar havası, nefis çiçek kokuları ve bu güzel ortamda motorla virajlara girmek mükemmel bir duygu, mutlaka herkese tavsiye ederim. Poyrazköy yolculuğumun amacı dergi için fotoğraf çekimiydi, çok eğlendik, ihtiyacımız olan kareleri çektikten sonra köyün üst kısmında bulunan çay bahçesinde kahvelerimizi içtik ve dönüşe geçtik.

Esas zor olan ertesi gün yaptığım Şile-Ağva yoluydu, cumartesi sabah 09:00'da Bilge kardeşimle çıktığımız bu yol iki etaptan oluşuyordu, birinci kısmı Şile'ye kadar otoyol, sonrasında yine orman içi yolundan Ağva.

NC750X her ne kadar enduro görünümüne sahip olan ve gayet güçlü 750 cc motorlu bir motosiklet olsa da benim boyumda (187 cm) ve benim kilomda (84 kg) birisi için uzun yolda biraz yorucu olabiliyor. Özellikle Ağva dönüşünde yorulduğumu hissettim. Bu sebeple motor sahibi olurken dikkat edilmesi gereken en kritik konu boyunuz ve kilonuz. Benden biraz daha kısa boylu ve daha hafif sürücüler için bu makine her yolda ideal olabilir ama bana uzun yollarda yüksek bir enduro daha fazla hitap ediyor ve daha az yoruyor.

SONUÇ

Honda NC750X süper bir motor, özellikle şehir içi ve yakın çevre için ideal bir seçim. Honda'nın DCT şanzımanından en çok keyif aldığım deneme sürüşü bu motor ile oldu. Benim bugüne kadar test ettiğim DCT'lerde rahatsız olduğum gazın ilk tepkimesi sıkıntısı bu motorda tamamen ortadan kalkmış ve ilk harekete geçiş çok yumuşak bir hale gelmiş. Her zaman manuel vites kullanmayı tercih eden bir sürücü olarak ilk defa "acaba DCT'li bir motor mu alsam?" sorusu aklıma geldi.

Sevgiyle kalın...

TAMER ATSAN
tamer.atsan@gmail.com
ınstagram: tamer_atsan
kanatsiz_ucus

SEAT IBIZA FR

Ayrıcalıklı gen

Soluk kesici ve tutkulu İspanyol ateşiyle tanışmaya hazır olun! SEAT Ibiza'nın yeni versiyonu FR'ı kısaca özetleyecek olursam kendisine 'Aşık olunası' diyebilirim. Hayran bakışlar tasarım ve donanımı ile ön plana çıkan yeni gözdenin üzerinde.



KENDİ TEMPOSUNU belirlemek isteyenleri buraya alalım. Her detayı dinamik, akıllı, sportif ve şık Ibiza FR, tüm özellikleriyle ön plana çıkıyor.
Tasarım detaylarına geçmeden önce teknik detaylar hakkında konuşacak olursak motor hacmi 1.0 lt ve 7 ileri otomatik şanzıman ile aktif sürüş özelliklerine sahip.

Ibiza FR'ın 3 silindirli motor 999 cc ve 115 HP güce sahip. Bunu size her türlü hissettirdiği de kesin. Başarılı motor izolasyonu sayesinde sürüş keyfinize dokunan bir motor sesi almıyorsunuz, sizi bilemem ancak bu benim için sürüşü keyiflendiren özellikler arasında. Ayrıca sportif süspansiyonunun da geliştirildiğini eklemek gerek.

ŞIK DETAYLAR

Sahne detaylarından söz edecek olursak 8 inch dokunmatik ekran kolay ulaşılabilir. Gösterge paneli sürücünün gözünü yoldan ayırmasını gerektirmeyecek yükseklikte konumlandırılmış. Çok fonksiyonlu FR deri direksiyonun sürüş konforunu ne kadar arttırdığından söz etmeye ise hiç gerek yok... İç mekan LED aydınlatma otomobile benzersiz bir estetik sağlıyor. Parlak siyah yan aynalar görüş çözünürlüğünü arttırırken aynı zamanda elektrikli ve ısıtmalı özelliği donanımsal ayrıcalıklarını bir kez daha yükseltiyor. Sportif yapısını kuvvetlendiren keskin çizgili üçgen Full Led farlar ve Led gündüz farları çarpıcı görünümünü destekliyor. Sürüş profilinizi eko, konfor, spor ve kişisel olarak belirleyebiliyorsunuz. Benim seçimim konfordan yana oldu... **NESLİHAN KİRPİKLİ**
FOTOĞRAFLAR: ONESHOOT.IT



JAGUAR E-PACE

Jaguar'ın kompakt SUV yorumu

E-Pace, Türkiye'de 2.0 lt benzinli motorla sunuluyor. 1998 cc hacmindeki turbo beslemeli motor 250 HP güç ve 365 Nm tork üretiyor 7.0 saniye 0-100 km/s hızlanma değerine sahip olan aracın maksimum hızı 230 km/s.

Jaguar, ürettiği spor otomobiller kadar SUV modelleri ile de dikkat çekmeye başladı. Markanın kompakt SUV üyesi E-Pace, bu yılın başında tanıtıldı ve sportif tasarımı ile dikkat çeken bir araç olduğunu gösterdi.

E-PACE'İN ÖN KISMINDA ilk olarak iri panjurun dikkat çektiğini söylemek lazım. Hava giriş ızgaralarının yanında farlar küçük kalmış izlenimi veriyor. Araca yandan baktığımızda arkaya doğru alçalan tavan çizgisinin şık bir tasarım sunduğunu görüyoruz.

Arka kısımda Jaguar'ın diğer modellerinde de görmeye alıştığımız bir stop grubu bizi karşılıyor. Bağımsız çift çıkışlı son susturucular aracın sportif kimliğini dışa yansıtan son unsur olarak karşımıza çıkıyor.

İç mekanda E-Pace'in diğer Jaguar modellerinden etkilendiğini söylemek lazım. Sportif iç mekanda alkantara ve deri işçiliği oldukça başarılı. Orta konsolda kullanılan plastik kalitesi ise ödenilen paranın hakkı olmadığını gösteriyor.

Sportif ön koltuklar sürüş konforunu sunuyor. Arka koltuklar ise uzun boylu yolcular için şehirler arası yollarda kasvetli olacak gibi.

E-Pace, yeni nesil Thin-Film Transistor (TFT) Head-Up Display teknolojisini içeren ilk Jaguar modelidir. Gelişmiş ekran daha fazla netlik sunan geniş, tam renkli grafiklerle ön cama yüzde 66 oranında daha fazla bilgi yansıtıyor.

Jaguar'ın en son nesil Touch Pro bilgi-eğlence sistemine sahip E-Pace'de, doğal ses kontrol teknolojisi, 10 inç'lik dokunmatik ekranlı arayüz ve kişiselleştirilebilir ana ekranla işlemler hızlı, kolay ve son derece sezgisel şekilde gerçekleştirilebiliyor.

Su geçirmez ve darbelere dayanıklı bileklikte yer alan entegre RFID aktarıcısı sürücünün ana anahtarı otomobilde kilitleyip koşu, yüzme veya bisiklete binme gibi aktivitelerin keyfini çıkarmasını sağlayan yenilikçi Aktivite anahtarı, E-Pace'de bir ilk olarak sunuluyor.

E-Pace, Türkiye'de 2.0 lt benzinli motorla satışta. 1998 cc hacmindeki turbo beslemeli motor 250 HP güç ve 365 Nm tork üretiyor 7.0 saniye 0-100 km/s hızlanma değerine sahip olan aracın maksimum hızı 230 km/s. Ortalama 7.7 lt/100 km yakıt tüketen araç sportif yapısında göre çok müsrif olmadığını gösteriyor.

AHMET SAİD ÖZEN
FOTOĞRAFLAR: ONESHOOT.IT



MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

Karizmatik SUV

Mitsubishi, SUV segmentinde güçlenerek büyümeyi hedeflediği yeni marka yapılanmasını ve konumlandırmasını destekleyen Eclipse Cross modeli Avrupa'nın ardından Türkiye'de de satışa sunuldu.



MITSUBISHI ECLIPSE Cross, coupe tasarım anlayışı ve sert çizgileriyle dikkatleri üzerine çekiyor. Aracın ön kısmında kullanılan kromlar ve modern far dikkat çekiyor. Tamponun köşelerine dağıtılan aydınlatma grubu şıklığı ve sportifliği devam ettiriyor. Krom detaylar yan kısımda da bolca kullanılmış. Arka tarafta bu durumdan nasibini almış. İki parçalı cam kapağı günümüz hibrit otomobillerinin tarzını anımsatıyor. Bu durum arka görüşü biraz kısıtlasa da şık bir tasarım sunuyor. Köşeli tasarım stop grubunun tasarımını olumlu yönde etkiliyor.

İç mekanda geniş ve ferah bir hava yaşanırken ergonomik anlamda çok fazla buton oluşu kafa karıştırıyor. Lexus marka araçlarda kullanılan Touchpad benzeri bir joystickle müzik sistemini ayarlamak mümkün ama bunu yaparken durmanızda fayda var sürüş anında güvenlikten ödün verecek gibi duruyor. Orta konsolun üstündeki ekrandanın dokunmatik oluşu Touchtpad'e alışıncaya kadar açığı kapatıyor.

Sürüş konforu konusunda Eclipse Cross oldukça başarılı. Geniş arka koltuklar ileri geri hareket ederek konforu artırıyor.

Eclipse Cross'un 1.5 lt turbo benzinli motoru, 163HP güç üretiyor. 250 Nm maksimum torka 1800 devir gibi düşük bir devirde ulaşan motor, bu tork seviyesini 4500 devire kadar koruyarak çarpıcı bir performans sunuyor.

Eclips Cross, 6 ileri vitesli manuel veya 8 kademeli CVT şanzıman seçenekleri, ayrıca 2WD veya 4WD çekiş konfigürasyonlarıyla geliyor.

Evo'dan hatırladığımız aktif yalpa kontrolünün (AYC) modern bir uyarlaması ile birleştirilmiş sürekli dört çeker sistemi (S-AWC) ise Eclipse Cross'un viraj performansını artırarak sürüş keyfini ve güvenliğini SUV standartlarının ötesine taşıyor. Test aracımız da sürekli dört tekerlekten çekiş sistemine sahipti. Aracın maksimum hızı 200 km/s olarak belirtiliyor. 0-100 km/s hızlanma değeri ise 9.8 saniye. Ortalama yakıt tüketimi ise 7.0 lt/100 km.
Mitsubishi, uzun süren sessizliğini Eclipse Cross'la bozdu ve dikkat çeken bir araçla tekrar ben de varım dedi.

AHMET SAİD ÖZEN
FOTOĞRAFLAR: ONESHOOT.IT





PEUGEOT 5008

MPV gibi SUV

Peugeot 5008, MPV olarak başladığı hayatına SUV olarak devam ediyor. Geçmişten gelen geniş ailelere uygun yapısına daha fazlasını ekleyen 5008, konforlu ve bol koltuklu SUV olarak dikkat çekiyor.





PEUGEOT 5008, SUV segmentine tamamen yeni bir soluk getirdi. Peugeot 5008, geçtiğimiz yıl satışa sunuldu ve 7 kişilik SUV pazarında yerini aldı. 1.2 lt turbo benzinli motoru ile 5008, ekonomik benzinli SUV tüketicisine alternatif olmayı başardı.
Peugeot 5008, ilk olarak 2009 yılında lanse edildi. MPV rüzgarının hakim olduğu o yıllarda 5008, bu pazar için ideal bir otomobildi. 5008, günümüzde evrim geçirerek SUV'ye dönüştü. 7 kişilik SUV'ler arasında dikkat çeken 5008, küçük kardeşi 3008'in izinden gidiyor.
Peugeot 5008, Peugeot 3008'den 19 cm ve önceki 5008 versiyonundan ise 11 cm daha uzun. Söz konusu boyut ve gövde orantılarıyla ideal dış boyutlar sunan Peugeot 5008, aynı zamanda sürücü ve beraberindeki yolculara son derece geniş bir yaşam alanı sunuyor. Boyut artışına paralel olarak ikinci koltuk sırasında 60 mm daha fazla diz mesafesi sunuluyor.
Tasarım olarak ön kısımda Peugeot'nun SUV tarzını ortaya koyan 5008'in en büyük avantajı katlanabilen ve sökülebilen üçüncü sıra koltukları. Bu sayede gerektiğinde 7 kişilik yolculuk yapma imkanı sunuyor. üçüncü sıra koltuklar gizlendiğinde 780 lt'lik bir bagaj hacmi sunuluyor. Orta koltuklar katlandığındaysa 1940 lt hacminde oldukça geniş bagaj hacmi sunuluyor.
Peugeot i-Cockpit'in en yeni ve güncel hali sürücü ve beraberindeki yolculara benzersiz bir deneyim yaşatıyor. Kompakt boyutlara sahip direksiyon simidi, konsola entegre 8 inç büyüklüğündeki dokunmatik ekran ve 12.3 inç büyüklüğündeki dijital gösterge paneli gibi özelliklerle yeni Peugeot i-Cockpit üstün grafikleri ve şık animasyonlarıyla sürücünün hayatını kolaylaştırıyor.
Peugeot'nun ödüllü 1.2 benzinli motoru 5008'de de görev yapıyor. 1199 cc hacmindeki motor otomatik şanzımanla kombine ediliyor. 130 HP güç ve 230 Nm tork üreten motor sayesinde 5008 , 188 km/s maksimum hız ve 10.4 saniye 0-100 km/s hızlanma değeri sunuyor. 5008'in ortalama yakıt tüketim değeri ise 5.5 lt/100 km. Geniş aileler için SUV kimliği altında MPV özellikleri de sunan 5008, modern tasarımı, geniş iç mekanı ve farklı motorlardan oluşan yelpazesiyle dikkat çekiyor. **AHMET SAİD ÖZEN**
FOTOĞRAFLAR: ONESHOOT.IT



DACIA DUSTER

Ekonomik ve karizmatik

Yeni Dacia Duster, öncüsüne oranla dikkat çekici bir tasarıma sahip. Modernleşen tasarım sadece dışta değil otomobilin içinde de kendini hissettiriyor.



DACIA DUSTER'IN yeni dış tasarımı, aracın güçlü karakterini vurgulayan daha belirgin hatlara sahip. Yeni Duster'ın iç mekanı ise müşterilerine kaliteli ve konforlu bir yaşam alanı sunuyor.

Duster yenilenirken daha modern görünüme kavuştu. Krom radyatör ızgarası, farlara kadar uzanarak otomobilin daha geniş görünmesini sağlıyor. Duster üçe bölünmüş LED gündüz farlarıyla dikkat çekiyor. Kıvrımlı detaylarıyla daha yatay bir görünüme sahip kaput ise otomobile oldukça güçlü bir görünüm kazandırıyor. Yeni 17 inç jantlar ise araca daha iddialı bir kişilik katmış. Yeni Duster'da Dacia'nın dört kareden oluşan stop grubu şık bir tasarım sunuyor.

4x2 ve 4x4 versiyonları bulunan Duster, aynı zamanda gerçek bir SUV'un konforunu ve off-road becerisini bünyesinde barındırıyor. Ergonomik olarak geliştirilmiş sürüş konumu, pratik iç mekan özellikleri ile Yeni Duster'da yolculuklar daha konforlu hale getirilmiş. Ayrıca geliştirilmiş ses yalıtımı da iç mekanda algılanan sesleri yarı yarıya azaltmış.

Yeni Duster, hem yolda hem arazide manevra kabiliyetini arttıracak bir dizi sürüş destek ve güvenlik donanımları ile birlikte sunuluyor.

Yeni Duster, 360 derece kamera, hız ayar ve sınırlayıcı, yokuş iniş destek sistemi (HDC), yokuş kalkış destek sistemi (HSA), elektrik takviyeli direksiyon, otomatik yanan farlar, eller serbest Dacia kart sistemi, otomatik klima, perde hava yastıkları ve kör nokta uyarı sistemi gibi donanımlarla daha güvenli hale geldi.

Duster'ın 1.5 lt turbo dizel versiyonunu test ettik. 1461 cc hacmindeki motor 110 HP güce ve 250 Nm torka sahip. 6 ileri EDC otomatik şanzımanla kombine edilen test aracımız 171 km/s maksimum hıza sahip. 0-100 km/s hızlanma değeriyse 11.9 saniye. 4.5 lt/100 km ortalama yakıt tüketimi aracın ekonomik bir kullanım sunduğunu gösteriyor.

Duster'ın 1.5 lt dizel ve otomatik versiyonunu kullanırken bir ara yakıt göstergesinde ve menzil göstergesinde problem olduğunu düşündük. Biz yol yaptıkça menzil arttı. EKO moddan çıkmama rağmen araç oldukça ekonomik bir sürüş sundu. Bu sınıfta hem alırken hem kullanırken ekonomik dizel ve otomatik bir araç arıyorsanız o kesinlikle Duster 1.5 dCi.

AHMET SAİD ÖZEN



Duster yenilenirken daha modern görünüme kavuştu. Krom radyatör ızgarası, farlara kadar uzanarak otomobilin daha geniş görünmesini sağlıyor.



Sıra dışı SUV

Ford EcoSport, güçlü ve modern duruşu, seçkin iç mekan detayları ve teknolojileriyle eğlenceli ve konforlu bir yolculuk sunuyor.

FORD'UN TÜRKİYE'DEKİ SUV ailesinin en yeni üyesi Ford EcoSport, farklı tasarımı ile sınıfına yeni bir soluk getirdi. ST, donanım paketi ile EcoSport, oldukça şık görünüyor. Ön kısımda siyah panjur ve alıştığımız Ford tasarımı dikkat çekiyor. Yan kısımda da akıcı tasarım devam ederken arka kısımda sürpriz sizi bekliyor. Bagaj kapağı SUV'dan çok iri arazi araçları gibi açılıyor. Yana doğru açılan bagaj kapağı rakiplerinden farkı olduğunu gösteriyor. Bagaj kapağını açmak için sağ stopa gizlenen kolla açılıyor.

Ford EcoSport, iç mekanda sade ve ergonomik bir yapı sunuyor. Ford SYNC 3 araç içi bilgi ve eğlence sistemi, hız kontrol sistemi ve ayarlanabilir hız sınırlandırıcı, ayrıca geri görüş kamerası gibi sürücü destek teknolojilerini de içeriyor.

Ön koltuklar konfor anlamında sorunsuz. Arka koltuklar da beklentileri karşılıyor. Bagaj kapağının açılma şekli yükleme alışkanlığını değiştiriyor.

Yeni Ford EcoSport'un, 1.5 litre TDCi dizel motor ve 1.0 EcoBoost motorlu versiyonunun yanı sıra Ford Akıllı 4x4 çekiş sistemiyle donatılan ve 1.5 litre Ford EcoBlue dizel motor 125 HP versiyonu da bulunuyor.

Bizim kullandığımız 1.0 lt Ecoboost motor seçeneği 125 HP güce ve 170 Nm torka sahipti. Otomatik şanzımana sahip olan araç 180 km/s maksimum hız sunuyor. 0-100 km/s hızlanma değeri ise 11.8 saniye. Ortalama 5.8 lt/100 km yakıt tüketimine sahip olan EcoSport, bu konuda da beklentileri karşılıyor.

AHMET SAİD ÖZEN
FOTOĞRAFLAR: ONESHOOT.IT





Ford SYNC 3 araç içi bilgi ve eğlence sistemi, hız kontrol sistemi ve ayarlanabilir hız sınırlandırıcı, ayrıca geri görüş kamerası gibi sürücü destek teknolojilerini de içeriyor.







Başta Cumhurbaşkanlığı olmak üzere Gençlik ve Spor Bakanlığı ile TOSFED'in kararlı çalışmaları sonucunda WRC, Türkiye'ye 8 yıl aradan sonra tekrar döndü. 13-16 Eylül tarihlerinde Muğla'da düzenlenecek olan WRC'nin basın toplantısı Gençlik ve Spor Bakanı Osman Aşkın Bak'ın katılımı ile gerçekleşti.

Türkiye WRC'ye hazır

DÜNYANIN EN BÜYÜK organizasyonu olan Dünya Ralli Şampiyonası'na yeniden dahil edilen Türkiye, otomobil sporlarına gönül veren yerli ve yabancı turistleri Muğla'da ağırlamaya hazırlanıyor. 13 yarıştan oluşan şampiyonanın 10'uncu ayağı olan "Rally Turkey" dünyaca ünlü pilotların zorlu mücadelelerine ev sahipliği yaparken, etapları izleyen seyircilere ise nefes kesen anlar yaşatacak.

Tüm dünyanın yakından takip ettiği ve dünyanın en hızlı pilotlarının ağırlanacağı organizasyon ile ilgili basın toplantısında konuşan TOSFED Başkanı Serkan Yazıcı; "Öncelikle bu değerli ve dünyanın en büyük otomobil sporları organizasyonunun ülkemize geri dönmesinde emeği olan Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan başta olmak üzere, Gençlik ve Spor Bakanımıza, Spor Genel Müdürümüze ve tüm bakanlık çalışanlarına, Spor Toto Teşkilat Başkanımıza, Muğla Büyükşehir Belediye Başkanımıza, Muğla Valimize, Ula ve Marmaris Kaymakamlarımıza, Muğla Gençlik Spor İl Müdürümüze, Ula ve Marmaris Belediye başkanlarımıza çok teşekkür ederim." dedi.

"ÜLKEMİZDEKİ OTOMOBİL ÜRETİCİLERİNİ BU ORGANİZASYONA DESTEK OLMAYA DAVET EDİYORUZ"

Türkiye açısından önemli bir organizasyonun startını verdiklerini belirten Gençlik ve Spor Bakanı Osman Aşkın Bak; "Böylesine büyük organizasyonlar yapmak Türkiye için artık çok kolay. Biz ülke olarak çok büyük bir organizasyon kapasitesine sahibiz. Son 15 yılda spor alanında çok ciddi yatırımlar yaptık, büyük organizasyonlar gerçekleştirdik ve gerçekleştirmeye de devam edeceğiz, bunlardan bir tanesi de Dünya Ralli Şampiyonası. Bu noktada TOSFED Başkanı Serkan Yazıcı'nın ekibiyle birlikte yaptığı çalışmalar çok önemli rol oynadı. Dünya Ralli Şampiyonası ülkemizin tanıtılması açısından da çok büyük önem taşıyor" dedi.

Türkiye'yi yeniden WRC takviminde gördükleri için mutlu olduklarını ifade eden WRC Promotör Genel Müdürü Oliver Ciesla sözlerine şu şekilde devam etti; "Türkiye stratejik konumu ve içinde barındırdığı ekonomik potansiyeller sayesinde yeni pazarlara açılmamız noktasında çok önemli bir rol oynuyor. TOSFED bu önemli organizasyonun Türkiye'ye geri gelmesi için oldukça başarılı bir iş çıkardı. Marmaris, WRC açısından oldukça keyifli bir lokasyon. İstisnai, modern ve oldukça kompakt bir yarış olacak. Marmaris'in güzelliğini 150 ülke canlı olarak izleyecek. Tüm ulusal ve yerel otoritelere teşekkürlerimi sunuyor ve Eylül'de Marmaris'e gelmek için sabırsızlanıyorum."

Ayhancan Türk Bayrağını Gururla Dalgalandırdı

SPOR TOTO DESTEKLİ TOSFED Turkish National Team pilotu 19 yaşındaki Milli sporcumuz Ayhancan Güven, Hollanda'nın Zandvoort pistinde 2 yarış olarak koşulan Porsche Carrera Cup Fransa ve Porsche GT3 Cup Challenge Benelux serilerinin ikinci ayağından başarıyla döndü.

19 Mayıs Cumartesi günü yapılan sıralama turları sonucunda, ilk yarışa üçüncü sıradan başlama hakkı kazanan Güven, zorlu yarışı Fransa klasmanında dördüncü, Benelux klasmanında ise birinci olarak tamamladı. Ancak yarış sonrası komiser kurulu kararı ile aracının start öncesinde, grid çizgisinin önünde olduğu gerekçesi ile 5 saniye cezası verildi. Genç sporcumuz, bu ceza sonucunda Fransa klasmanını yedinci, Benelux klasmanını ise beşinci sırada tamamlamış oldu.

20 Mayıs Pazar günü koşulan ikinci yarışa ikinci sıradan başlayan Güven, son tura kadar rakibi Julien Andlauer'in peşini hiç bırakmadı ve 0.331 saniye gibi çok az bir farkla finiş çizgisini ikinci sırada geçti. Ayhancan bu sonuçla Fransa klasmanı ikincisi ve Benelux klasmanı birincisi olarak podyuma çıktı ve podyumda Türk Bayrağını dalgalandırdı...

Milli Sporcumuz 23-25 Mayıs tarihlerinde Porsche Carrera Cup Junior Kampı için Fransa'nın Anglet şehrinde olacak. Porsche GT3 Cup Challenge Benelux üçüncü ayağı ise 09-10 Haziran tarihlerinde Zandvoort pistinde gerçekleşecek.





car TOP 10.

Harika virajlar

Britanyalıların kolayca ulaşabileceği harika pistleri var. Bir tanesi Belçika'da olmak üzere buradaki harika virajları derledik.



1

GRACELANDS, ROCKINGHAM

Yavan bir yer olduğu düşünülür ve bırakın devasa ana tribünleri, tek bir sıra koltuğu bile dolduramaz. Ancak Rockingham'daki Gracelands virajı harikadır. Frenleme bölümü yokuş yukarı. Kör dönemeçte, geç bir apeks gizli ve bu yüzden çıkışta çimlerden uzak durmanız gerek.



2

CORAM, SNETTERTON

Bombhole'dan sonra aracı sertçe kullanın. Sonra nefes almadan ve yutkunmadan ultra hızlı Coram'a doğru aracı besleyin. Virajın ortasında otomobil keskin bir bıçak gibidir. En ufak bir hata yaparsanız, sonuçlarına ağır bir şekilde katlanırsınız.

3

OLD HAIRPIN, DONINGTON

Ne? Donington'da bir U-viraj gören oldu mu? Sabrederseniz bunu bulabilirsiniz. Burası üçüncü veya dördüncü vitesle dönülebilen bir yer. Çıkışta aracına arka tarafına dikkat etmelisiniz. Eğlenceli ve bir o kadar da dikkat gerektiriyor.





4

PADDOCK HILL, BRANDS HATCH

Geç fren mi? Çok da geç değil. Viraja çok hız taşımak mı? Bunu fazlasıyla yapabilirsiniz. Ama korkusuz olmanız gerek. Buradaki his, otobandaki kara delik gibidir. Yokuş çıkarsınız ve bunun hiç bitmeyeceğini sanırsınız.



5

MAGGOTSBECKETTSCLUB, SILVERSTONE

F1 pilotlarının çok sevdiği yer. Her Silverstone pol turu burada kazanılır. Burada pilotların kendini piste adaması gerek. Çok yüksek bir konsantrasyon seviyesi ve iyi bir denge istiyor. Ama yanınıza okuyacak bir şeyler alın, çünkü kontrolü kaybederseniz, spininiz biraz uzun sürecektir.



6

COPPICECHARLIES, CADWELL PARK

Güzel ve keyifli Cadwell, dar bir motosiklet pisti gibi hissettirir. Otomobilde dar bir patikada ilerliyormuş gibi olabilirsiniz. Her tur ayrı bir eğlencedir ama yokuş çıkılan Coppice efsanedir. Onun ardından ultra hızlı, çift apeksli sağ viraj olan Charlies gelir.



7

TAYLOR'S HAIRPIN, KNOCKHILL

Listedeki ikinci U-Viraj ama bu gerçekten bir U-viraj. Dünyadaki en iyilerden biri diyebiliriz. İnanılmaz bir kamber değişimi var. Hata yaparsanız, çıkıştaki yokuş yukarı bölümü de kaybedersiniz. Bu pistte bir milyon farklı yarış çizgisi var...



8

POUHON, SPA

Calais'den yarım günlük sürüşün ardından Spa'nın harika virajlarıyla buluşabilirsiniz. Eau Rouge her zaman adından söz ettirir ama Blanchimont GP motosiklet yarışçılarını gece boyunca uykusuz bırakır. Pouhon ise hepsinden fenadır. Ultra hızlı yokuş aşağı viraj girişi var. Hata yaparsanız, kendinizi yol dışında bulursunuz. Fazla aceleci davranmak da hatayı getirir. Hassasiyet çok önemli.



9

CHURCH, THRUXTON

Nefes alışverişlerinize dikkat edin. Sağ ayağınız, viraj çıkışında çok sert olmalı ama aynı zamanda çıkıştaki bariyerlerle buluşmak istemezsiniz. Virajın ortasında hata yaparsanız, kendinizi korkutucu bir hızda dışarıya çıkarken bulursunuz. Küçük ama heyecan verici bir yer. Belki bir dahaki sefere tam gaz geçebilirsiniz.



10

LODGE, OULTON PARK

Druids'den iyi mi çıktınız? Şimdi Lodge'a giderken herkesi geçebilirsiniz. Frenler konusunda iyi misiniz? O halde frenleme noktasına sıkı çalışın. Nasıldı? Şimdi hassas ve hızlı biçimde apekse uzanan ve ardından yeni bir tur rekoru için ilerleyin.